



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 25 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1980

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
95

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1045

Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως «περι ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974» και περί άλλων των διατάξεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ύψιςμένοι όμοφώνως μετά της Βουλής. άπεφασίσαιμεν :

Άρθρον 1.

Κύρωσις.

Κυρούται και έχει ισχύν νόμου ή εις Λονδίνον ύπογρα-
φεΐσα την 1ην Νοεμβρίου 1974 Διεθνής Σύμβασις «περι
ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974», μετά
τών συνημμένων εις αυτήν Παραρτήματος Κανονισμών και
Προσαρτήματος των οποίων τά κείμενα εις πρωτότυπον εις
την Άγγλικήν και εις μετάφρασιν εις την Έλληνικήν γλώσ-
σαν έχουν ως εξής :

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

1. By its Resolution A.304(VIII) of 23 November 1973, the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization decided to convene in 1974 an international Conference to conclude a new Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea signed in London on 17 June 1960.

2. Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the Conference was held in London from 21 October to 1 November 1974. The following States were represented by delegations at the Conference:

Algeria	Kuwait
Argentina	Liberia
Australia	Libyan Arab Republic
Belgium	Madagascar
Brazil	Mexico
Bulgaria	Monaco
Burma	Netherlands
Byelorussian Soviet Socialist Republic	New Zealand
Canada	Nigeria
Chile	Norway
China	Pakistan
Congo	Panama
Cuba	Peru
Cyprus	Poland
Czechoslovakia	Portugal
Democratic Yemen	Republic of Korea
Denmark	Republic of Viet-Nam
Egypt	Senegal
Finland	Singapore
France	Spain
Gabon	Sri Lanka
German Democratic Republic	Sweden
Germany, Federal Republic of	Switzerland
Ghana	Turkey
Greece	Ukrainian Soviet Socialist Republic
Hungary	Union of Soviet Socialist Republics
Iceland	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
India	United Republic of Tanzania
Indonesia	United States of America
Iran	Uruguay
Ireland	Venezuela
Israel	Yugoslavia
Italy	
Jamaica	

- Austria was represented at the Conference by an Observer.
- Hong Kong, an Associate Member of the Organization, sent an Observer to the Conference.
- At the invitation of the Organization, the following organizations in the United Nations system sent Representatives to the Conference:
International Labour Organisation (ILO)
International Telecommunication Union (ITU)
- The following non-governmental organizations also sent Observers to the Conference:
International Chamber of Shipping (ICS)
International Electrotechnical Commission (IEC)
International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
International Association of Lighthouse Authorities (IALA)
International Radio-Maritime Committee (CIRM)
International Association of Classification Societies (IACS)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
International Maritime Pilots' Association (IMPA)
Engineering Committee on Oceanic Resources (ECOR)
International Air Transport Association (IATA)
- Rear-Admiral R. Y. Edwards of the delegation of the United States of America was elected President of the Conference. The following were elected Vice-Presidents:
H. E. Dr. M. de Anchorena (Argentina)
Mr. M. A. El-Sammak (Egypt)
Dr. H. Rentner (German Democratic Republic)
Captain S. Tardana (Indonesia)
Mr. J. G. Senghor (Senegal)
- The following officers of the Conference were appointed:
Secretary-General Mr. C. P. Srivastava
Deputy Secretary-General Mr. J. Quéguiner
Executive Secretary Captain A. Saveliev
Deputy Executive Secretary Captain Z. N. Sdougos
Director, Marine Safety Division
- The Conference established the following Committees:
Steering Committee
Chairman: Rear-Admiral R. Y. Edwards
(United States of America)
President of the Conference

when they have been prepared, official translations of the Convention, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

DONE AT LONDON this first day of November one thousand nine hundred and seventy-four.

主席

President

Président

Πρόεδρος

Presidente

Richard Y. Edwards

政府同海事协商组织秘书长

Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

Secrétaire Général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

Генеральный Секретарь Межправительственной Морской Консультативной Организации

Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

Richard Y. Edwards

Annex I

Chairman:
Vice-Chairman:

Mr. G. A. E. Longe (Nigeria)
Commander E. Miropoulos (Greece)

Committee II

Chairman:
Vice-Chairman:

Mr. P. Eriksson (Sweden)
Captain M. A. Ghaffar (Pakistan)

Credentials Committee

Chairman:

Mr. A. Rozental (Mexico)

Drafting Committee

Chairman:

Mr. G. Unkles (Australia)

10. The Conference had before it and used as a basis for its discussions
 - the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960,
 - amendments thereto adopted by the Assembly of the Organization, pursuant to the Convention, in 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 and 1973,
 - proposed amendments to certain Articles of the 1960 Convention, prepared by the Maritime Safety Committee of the Organization,
 - consequential and editorial amendments to certain Regulations,
 - proposals and comments on the Articles and Regulations submitted to the Conference by interested Governments and organizations.
11. As a result of its deliberations, recorded in the reports of the respective Committees, and in the records of the plenary sessions, the Conference adopted THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, which constitutes Attachment I to this Final Act.

12. The Conference also adopted a number of Resolutions, the texts of which comprise Attachment 2 to this Final Act.

13. The Conference adopted a number of Recommendations Applicable to Nuclear Ships, the texts of which comprise Attachment 3 to this Final Act, in order to provide guidance for Governments in the application of the Regulations included in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and to draw attention to the main problems which at the present stage of technical development require attention.

14. The text of this Final Act, including its attachments, is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. It is established in a single original text in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages. Official translations of the Convention shall be prepared in the Arabic, German and Italian languages and shall be deposited with this Final Act.

15. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send certified copies of this Final Act with the Resolutions of the Conference, certified copies of the authentic texts of the Convention and,

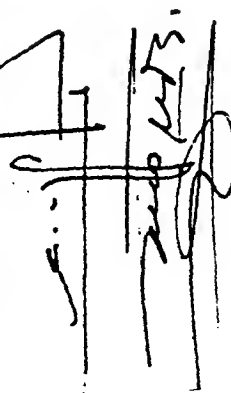
阿尔及利亚民主人民共和国政府

For the Government of the Democratic and Popular Republic of Algeria
Pour le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire
От имени Правительства Алжирской Народной Демократической Республики
Por el Gobierno de la República Argelina Democrática y Popular



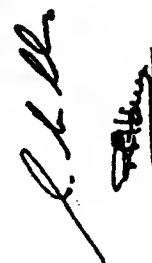
阿根廷共和国政府

For the Government of the Argentine Republic
Pour le Gouvernement de la République Argentine
От имени Правительства Аргентинской Республики
Por el Gobierno de la República Argentina



澳大利亚联邦政府

For the Government of the Commonwealth of Australia
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie
От имени Правительства Австралийского Союза
Por el Gobierno del Commonwealth de Australia



政府间海事协商组织副秘书长

Deputy Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization

Secrétaire général adjoint de l'Organisation Intergouvernementale
consultative de la navigation maritime

Заместитель Генерального Секретаря Межправительственной Морской
Консультативной Организации

Secretario General Adjunto de la Organización Consultativa
Marítima Intergubernamental



会议执行秘书

Executive Secretary of the Conference
Secrétaire exécutif de la Conférence

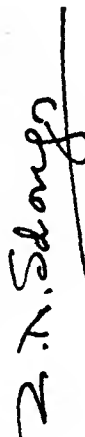
Исполнительный Секретарь Конференции
Secretario Ejecutivo de la Conferencia



会议副秘书长

Deputy Executive Secretary of the Conference
Secrétaire exécutif adjoint de la Conférence

Заместитель Исполнительного Секретаря Конференции
Secretario Ejecutivo Adjunto de la Conferencia



比利時王國政府

For the Government of the Kingdom of Belgium
 Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique
 От имени Правительства Королевства Бельгия
 Por el Gobierno del Reino de Bélgica



巴西联邦共和国政府

For the Government of the Federative Republic of Brazil
 Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil
 От имени Правительства Федеративной Республики Бразилии
 Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil



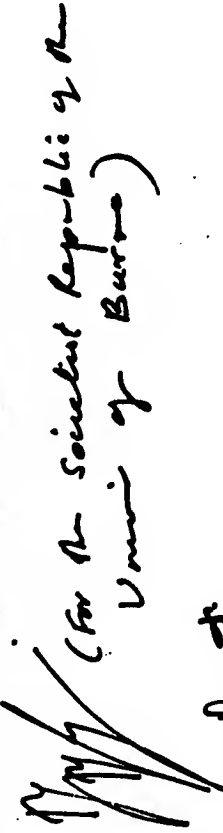
保加利亚人民共和国政府

For the Government of the People's Republic of Bulgaria
 Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie
 От имени Правительства Народной Республики Болгарии
 Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria



缅甸联邦社会主义共和国政府

For the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma
 Pour le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane
 От имени Правительства Социалистической Республики Бирмы
 Por el Gobierno de la República Socialista de la Unión Birmana



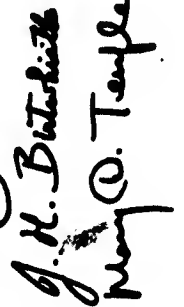
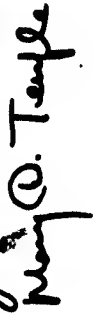

白俄羅斯蘇維埃社会主义共和国政府

For the Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic
 Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie
 От имени Правительства Белорусской Советской Социалистической Республики
 Por el Gobierno de la República Socialista Soviética de Bielorrusia



加拿大政府

For the Government of Canada
 Pour le Gouvernement du Canada
 От имени Правительства Канады
 Por el Gobierno del Canadá

智利共和国政府

For the Government of the Republic of Chile
 Pour le Gouvernement de la République du Chili
 От имени Правительства Республики Чили
 Por el Gobierno de la República de Chile



J. Sepúlveda

中华人民共和国政府

For the Government of the People's Republic of China
 Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine
 От имени Правительства Китайской Народной Республики
 Por el Gobierno de la República Popular de China



(Qi Zhi)

刚果人民共和国政府

For the Government of the People's Republic of the Congo
 Pour le Gouvernement de la République populaire du Congo
 От имени Правительства Народной Республики Конго
 Por el Gobierno de la República Popular del Congo



古巴共和国政府

For the Government of the Republic of Cuba
 Pour le Gouvernement de la République de Cuba
 От имени Правительства Республики Куба
 Por el Gobierno de la República de Cuba



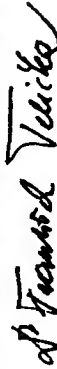
塞浦路斯共和国政府

For the Government of the Republic of Cyprus
 Pour le Gouvernement de la République de Chypre
 От имени Правительства Республики Кипр
 Por el Gobierno de la República de Chipre

Michael V. Vassiliades.

捷克斯洛伐克社会主义共和国政府

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic
 Pour le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque
 От имени Правительства Чехословацкой Социалистической Республики
 Por el Gobierno de la República Socialista Checoslovaca




也门民主人民共和国政府

For the Government of the People's Democratic Republic of Yemen
 Pour le Gouvernement de la République démocratique populaire du Yémen
 От имени Правительства Народной Демократической Республики Йемен
 Por el Gobierno de la República Democrática Popular del Yemen



丹麥王國政府

For the Government of the Kingdom of Denmark
 Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark
 От имени Правительства Королевства Дании
 Por el Gobierno del Reino de Dinamarca



阿拉伯埃及共和國政府

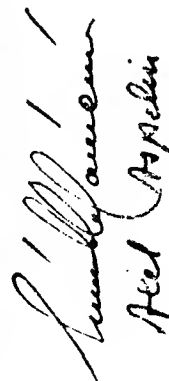
For the Government of the Arab Republic of Egypt
 Pour le Gouvernement de la République arabe d'Égypte
 От имени Правительства Арабской Республики Египет
 Por el Gobierno de la República Árabe de Egipto








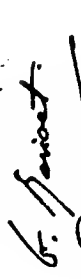

芬兰共和國政府

For the Government of the Republic of Finland
 Pour le Gouvernement de la République de Finlande
 От имени Правительства Республики Финляндия
 Por el Gobierno de la República de Finlandia




法蘭西共和國政府

For the Government of the French Republic
 Pour le Gouvernement de la République Française
 От имени Правительства Французской Республики
 Por el Gobierno de la República Francesa

加蓬共和國政府

For the Government of the Gabonese Republic
 Pour le Gouvernement de la République gabonaise
 От имени Правительства Габонской Республики
 Por el Gobierno de la República Gabonesa



德意志民主共和國政府

For the Government of the German Democratic Republic
 Pour le Gouvernement de la République démocratique allemande
 От имени Правительства Германской Демократической Республики
 Por el Gobierno de la República Democrática Alemana



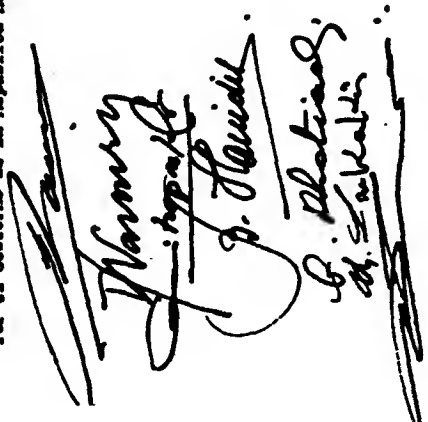
德意志联邦共和国政府

For the Government of the Federal Republic of Germany
 Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
 От имени Правительства Федеративной Республики Германия
 Por el Gobierno de la República Federal de Alemania



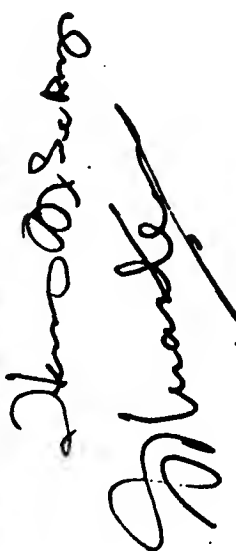
希腊共和国政府

For the Government of the Hellenic Republic
 Pour le Gouvernement de la République hellénique
 От имени Правительства Эллинической Республики
 Por el Gobierno de la República Helena



加纳共和国政府

For the Government of the Republic of Ghana
 Pour le Gouvernement de la République du Ghana
 От имени Правительства Республики Гана
 Por el Gobierno de la República de Ghana




匈牙利人民共和国政府

For the Government of the Hungarian People's Republic
 Pour le Gouvernement de la République populaire hongroise
 От имени Правительства Венгерской Народной Республики
 Por el Gobierno de la República Popular Húngara.



冰岛共和国政府

For the Government of the Republic of Iceland
 Pour le Gouvernement de la République d'Islande
 От имени Правительства Республики Исландия
 Por el Gobierno de la República de Islandia



印度共和国政府

For the Government of the Republic of India
 Pour le Gouvernement de la République de l'Inde
 От имени Правительства Республики Индия
 Por el Gobierno de la República de la India

R. C. K. K. K.
S. B. K. K.

印度尼西亞共和国政府

For the Government of the Republic of Indonesia
 Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie
 От имени Правительства Республики Индонезия
 Por el Gobierno de la República de Indonesia

R. C. K. K.

Abani

伊朗王国政府

For the Government of the Empire of Iran
 Pour le Gouvernement de l'Empire d'Iran
 От имени Правительства Империи Ирана
 Por el Gobierno del Imperio del Irán

R. C. K. K.

爱尔兰政府

For the Government of Ireland
 Pour le Gouvernement de l'Irlande
 От имени Правительства Ирландии
 Por el Gobierno de Irlanda

Seán Lemmon

以色列国政府

For the Government of the State of Israel
 Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël
 От имени Правительства Государства Израиль
 Por el Gobierno del Estado de Israel

P. K. K.
Abani

意大利共和国政府

For the Government of the Italian Republic
 Pour le Gouvernement de la République italienne
 От имени Правительства Итальянской Республики
 Por el Gobierno de la República Italiana

Abani
Abani

牙买加政府

For the Government of Jamaica
 Pour le Gouvernement de la Jamaïque
 От имени Правительства Ямайки
 Por el Gobierno de Jamaica

R. W. C. Smith.

W. C. Smith

日本国政府

For the Government of Japan
 Pour le Gouvernement du Japon
 От имени Правительства Японии
 Por el Gobierno del Japón

内閣府
 外務省
 文部省
 厚生省
 農林省
 建設省
 通商産業省
 防衛省
 警察庁
 消防庁
 国土庁
 気象庁
 宇宙庁
 原子力委員会
 原子力規制委員会
 原子力安全委員会
 原子力損害賠償委員会
 原子力基本委員会
 原子力調査委員会
 原子力資料提供委員会
 原子力国際協力委員会
 原子力平和利用委員会
 原子力環境委員会
 原子力文化委員会
 原子力教育委員会
 原子力研究委員会
 原子力技術委員会
 原子力産業委員会
 原子力労働委員会
 原子力安全委員会
 原子力損害賠償委員会
 原子力基本委員会
 原子力調査委員会
 原子力資料提供委員会
 原子力国際協力委員会
 原子力平和利用委員会
 原子力環境委員会
 原子力文化委員会
 原子力教育委員会
 原子力研究委員会
 原子力技術委員会
 原子力産業委員会
 原子力労働委員会

科威特国政府

For the Government of the State of Kuwait
 Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït
 От имени Правительства Государства Кувейт
 Por el Gobierno del Estado de Kuwait

Al-Faraj

Al-Faraj

Al-Faraj

利比亚共和国政府

For the Government of the Republic of Liberia
 Pour le Gouvernement de la République du Libéria
 От имени Правительства Республики Либерия
 Por el Gobierno de la República de Liberia

W. B. Williams

W. B. Williams

W. B. Williams

阿拉伯利比亚共和国政府

For the Government of the Libyan Arab Republic
 Pour le Gouvernement de la République arabe libyenne
 От имени Правительства Ливийской Арабской Республики
 Por el Gobierno de la República Árabe Libia

Al-Faraj

马尔加什共和国政府

For the Government of the Malagasy Republic
 Pour le Gouvernement de la République malgache
 От имени Правительства Мадагаскарской Республики
 Por el Gobierno de la República Malgache

Al-Faraj

墨西哥合众国政府

For the Government of the United Mexican States
 Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique
 От имени Правительства Соединенных Штатов Мексики
 Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

[Signature]
[Signature]
[Signature]
 Espinoza

摩纳哥公国政府

For the Government of the Principality of Monaco
 Pour le Gouvernement de la Principauté de Monaco
 От имени Правительства Княжества Монако
 Por el Gobierno del Principado de Mónaco

[Signature]
 Yus (unl)

荷兰王国政府

For the Government of the Kingdom of the Netherlands
 Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas
 От имени Правительства Нидерландского Королевства
 Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos

[Signature]
[Signature]

新西兰政府

For the Government of New Zealand
 Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande
 От имени Правительства Новой Зеландии
 Por el Gobierno de Nueva Zelanda

[Signature]
 Edwards
 Gallaghy

尼日利亚联邦共和国政府

For the Government of the Federal Republic of Nigeria
 Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigeria
 От имени Правительства Федеративной Республики Нигерия
 Por el Gobierno de la República Federal de Nigeria

[Signature]
[Signature]
[Signature]
 Sakaadiri

挪威王國政府

For the Government of the Kingdom of Norway
 Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège
 От имени Правительств Королевства Норвегии
 Por el Gobierno del Reino de Noruega

Anders Lange

E. Selvig

Carl Fjellheim

Arne Minne

Arne W. W.

巴基斯坦伊斯兰共和國政府

For the Government of the Islamic Republic of Pakistan
 Pour le Gouvernement de la République islamique du Pakistan
 От имени Правительств Исламской Республики Пакистан
 Por el Gobierno de la República Islámica del Pakistán

Abdullah Khan

Abdullah Khan

巴拿馬共和國政府

For the Government of the Republic of Panama
 Pour le Gouvernement de la République du Panama
 От имени Правительств Панамы
 Por el Gobierno de la República de Panamá

Abinad J.

秘魯共和國政府

For the Government of the Republic of Peru
 Pour le Gouvernement de la République du Pérou
 От имени Правительств Перу
 Por el Gobierno de la República del Perú

Rafael

波兰人民共和國政府

For the Government of the Polish People's Republic
 Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne
 От имени Правительств Народной Республики Польша
 Por el Gobierno de la República Popular Polaca

Henryk Jablonski

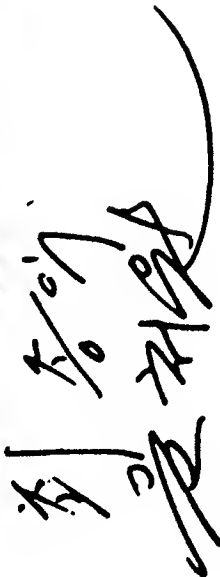
Πορτογαλική Δημοκρατία

For the Government of the Portuguese Republic
 Pour le Gouvernement de la République portugaise
 От имени Правительства Португалии
 Por el Gobierno de la República Portuguesa



大韓民國政府

For the Government of the Republic of Korea
 Pour le Gouvernement de la République de Corée
 От имени Правительства Республики Корея
 Por el Gobierno de la República de Corea



越南共和國政府

For the Government of the Republic of Viet-Nam
 Pour le Gouvernement de la République du Viet-Nam
 От имени Правительства Республики Вьетнам
 Por el Gobierno de la República de Viet-nam





塞内加尔共和国政府

For the Government of the Republic of Senegal
 Pour le Gouvernement de la République du Sénégal
 От имени Правительства Республики Сенегал
 Por el Gobierno de la República del Senegal



新加坡共和国政府

For the Government of the Republic of Singapore
 Pour le Gouvernement de la République de Singapour
 От имени Правительства Республики Сингапур
 Por el Gobierno de la República de Singapur

W. de V. van
W. de V. van

西班牙国政府

For the Government of the Spanish State
 Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol
 От имени Правительства Испанского Государства
 Por el Gobierno del Estado Español

Agui

Angel Mato

Antonio Lago

斯里兰卡共和国政府

For the Government of the Republic of Sri Lanka
 Pour le Gouvernement de la République de Sri Lanka
 От имени Правительства Республики Шри Ланка
 Por el Gobierno de la República de Sri Lanka

瑞典王国政府

For the Government of the Kingdom of Sweden
 Pour le Gouvernement du Royaume de Suède
 От имени Правительства Королевства Швеции
 Por el Gobierno del Reino de Suecia

Gunnar Persson
Per-Olof Sjöstrand

瑞士联邦政府

For the Government of the Swiss Confederation
 Pour le Gouvernement de la Confédération suisse
 От имени Правительства Швейцарской Конфедерации
 Por el Gobierno de la Confederación Suiza

A. Weimann

P. Sava

土耳其共和国政府

For the Government of the Republic of Turkey
 Pour le Gouvernement de la République turque
 От имени Правительства Турецкой Республики
 Por el Gobierno de la República de Turquía




M. Kemal Atatürk





苏维埃社会主义共和国联盟政府

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics
 Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques
 От имени Правительства Советского Социалистического Союзного
 Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas



N. S. Khrushchev

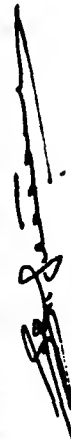
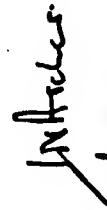


大不列颠及北爱尔兰联合王国政府

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
 Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
 От имени Правительства Соединенного Королевства Великобритании и
 Северного Ирландии

Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

乌克兰苏维埃社会主义共和国政府
 For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic
 Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine
 От имени Правительства Украинской Советской Социалистической Республики
 Por el Gobierno de la República Socialista Soviética de Ucrania

J. M. Wicks



J. M. Wicks

坦桑尼亚联合共和国政府

For the Government of the United Republic of Tanzania
 Pour le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie
 От имени Правительства Объединенной Республики Танзания
 Por el Gobierno de la República Unida de Tanzania

Seethema

乌拉圭东岸共和国政府

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay
 Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay
 От имени Правительства Восточной Республики Уругвай
 Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay

for the Govt of Uruguay
[Signature]

英利坚合众国政府

For the Government of the United States of America
 Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique
 От имени Правительства Соединенных Штатов Америки
 Por el Gobierno de los Estados Unidos de América

William W. Burbit
Rosamery Glavich
Carroll Maximilian
[Signature]
[Signature]
James E. Ellis II

委内瑞拉共和国政府

For the Government of the Republic of Venezuela
 Pour le Gouvernement de la République du Venezuela
 От имени Правительства Республики Венесуэла
 Por el Gobierno de la República de Venezuela

[Signature]
(ad referendum)

南斯拉夫社会主义联邦共和国政府

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia
 Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie
 От имени Правительства Социалистической Федеративной Республики Югославии
 Por el Gobierno de la República Federativa Socialista de Yugoslavia

Trushin
Dr. G. Djokovic

ATTACHMENT I

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE CONTRACTING GOVERNMENTS,

BEING DESIROUS of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, taking account of developments since that Convention was concluded,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations under the Convention

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annex thereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

ARTICLE II

Application

The present Convention shall apply to ships entitled to fly the flag of States the Governments of which are Contracting Governments.

ARTICLE III

Laws, Regulations

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

(a) a list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers;

(b) the text of laws, decrees, orders and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(c) a sufficient number of specimens of their Certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments for the information of their officers.

ARTICLE IV

Cases of Force Majeure

(a) A ship, which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage, shall not become subject to the provisions of the present Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

(b) Persons who are on board a ship by reason of *force majeure* or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

ARTICLE V

Carriage of Persons in Emergency

(a) For the purpose of evacuating persons in order to avoid a threat to the security of their lives a Contracting Government may permit the carriage of a larger number of persons in its ships than is otherwise permissible under the present Convention.

(b) Such permission shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over such ships which come within their ports.

(c) Notice of any such permission, together with a statement of the circumstances, shall be sent to the Secretary-General of the Organization by the Contracting Government granting such permission.

ARTICLE VI

Prior Treaties and Conventions

(a) As between the Contracting Governments, the present Convention replaces and abrogates the International Convention for the Safety of Life at Sea which was signed in London on 17 June 1960.

(b) All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

- (vi) (1) An amendment to an Article of the Convention or to Chapter I of the Annex shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments.
- (2) An amendment to the Annex other than Chapter I shall be deemed to have been accepted:
 - (aa) at the end of two years from the date on which it is communicated to Contracting Governments for acceptance; or
 - (bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one-third of Contracting Governments, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

- (vii) (1) An amendment to an Article of the Convention or to Chapter I of the Annex shall enter into force with respect to those Contracting Governments which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Contracting Government which accepts it after that date, six months after the date of that Contracting Government's acceptance.
- (2) An amendment to the Annex other than Chapter I shall enter into force with respect to all Contracting Governments, except those which have objected to the amendment under sub-paragraph (vi)(2) of this paragraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Contracting Government may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.
- (c) Amendment by a Conference:
 - (i) Upon the request of a Contracting Government concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, the Organization shall convene a Conference of Contracting Governments to consider amendments to the present Convention.
 - (ii) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting shall

- (i) ships to which the present Convention does not apply;
- (ii) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

- (c) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.
- (d) All matters which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

ARTICLE VII

Special Rules drawn up by Agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement between all or some of the Contracting Governments, such rules shall be communicated to the Secretary-General of the Organization for circulation to all Contracting Governments.

ARTICLE VIII

Amendments

- (a) The present Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.
- (b) Amendments after consideration within the Organization:
 - (i) Any amendment proposed by a Contracting Government shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration.
 - (ii) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.
 - (iii) Contracting Governments of States, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.
 - (iv) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting Governments present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in sub-paragraph (iii) of this paragraph (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one-third of the Contracting Governments shall be present at the time of voting.
 - (v) Amendments adopted in accordance with sub-paragraph (iv) of this paragraph shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Governments for acceptance.

be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Governments for acceptance.

- (iii) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in sub-paragraphs (b)(vi) and (b)(vii) respectively of this Article, provided that references in these paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

- (d) (i) A Contracting Government which has accepted an amendment to the Annex which has entered into force shall not be obliged to extend the benefit of the present Convention in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State the Government of which, pursuant to the provisions of sub-paragraph (b)(vi)(2) of this Article, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, but only to the extent that such certificates relate to matters covered by the amendment in question.

- (ii) A Contracting Government which has accepted an amendment to the Annex which has entered into force shall extend the benefit of the present Convention in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State the Government of which, pursuant to the provisions of sub-paragraph (b)(vii)(2) of this Article, has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

- (e) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction, on or after the date on which the amendment enters into force.

- (f) Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under sub-paragraph (b)(vii)(2) of this Article shall be submitted in writing to the Secretary-General of the Organization, who shall inform all Contracting Governments of any such submission and the date of its receipt.

- (g) The Secretary-General of the Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which enter into force under this Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

ARTICLE IX

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

- (a) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 November 1974 until 1 July 1975 and shall thereafter remain open for accession. States may become parties to the present Convention by:

- (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

- (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (iii) accession.

- (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

- (c) The Secretary-General of the Organization shall inform the Governments of all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE X

Entry into Force

- (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article IX.

- (b) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

- (c) After the date on which an amendment to the present Convention is deemed to have been accepted under Article VIII, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE XI

Denunciation

- (a) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention enters into force for that Government.

- (b) Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization who shall notify all the other Contracting Governments of any instrument of denunciation received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

- (c) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE XII

Deposit and Registration

- (a) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to the Governments of all States which have signed the present Convention or acceded to it.
- (b) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE XIII

Languages

The present Convention is established in a single copy in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this first day of November one thousand nine hundred and seventy-four.

ANNEX

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

PART A - APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

Regulation 1

Application

- (a) Unless expressly provided otherwise, the present Regulations apply only to ships engaged on international voyages.
- (b) The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise:

- (a) "Regulations" means the Regulations contained in the Annex to the present Convention.
- (b) "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.
- (c) "Approved" means approved by the Administration.
- (d) "International voyage" means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.
- (e) A passenger is every person other than:
- (i) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
 - (ii) a child under one year of age.
- (f) A passenger ship is a ship which carries more than twelve passengers.
- (g) A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

(h) A tanker is a cargo ship constructed or adapted for the carriage in bulk of liquid cargoes of an inflammable* nature.

(i) A fishing vessel is a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.

(j) A nuclear ship is a ship provided with a nuclear power plant.

(k) "New ship" means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the present Convention.

(l) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(m) A mile is 1,852 metres or 6,080 feet.

Regulation 3

Exceptions

(a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to:

- (i) Ships of war and troopships.
- (ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.
- (iii) Ships not propelled by mechanical means.
- (iv) Wooden ships of primitive build.
- (v) Pleasure yachts not engaged in trade.
- (vi) Fishing vessels.

(b) Except as expressly provided in Chapter V, nothing herein shall apply to ships solely navigating the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island and, on the north side of Anticosti Island, the 63rd Meridian.

Regulation 4

Exemptions

(a) A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the Administration from any of the requirements of the present Regulations provided that it complies with safety requirements which are adequate in the opinion of the Administration for the voyage which is to be undertaken by the ship.

(b) The Administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of Chapters II-1, II-2, III and IV of these

* "Inflammable" has the same meaning as "flammable".

Regulations the application of which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship. The Administration which allows any such exemption shall communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor which the Organization shall circulate to the Contracting Governments for their information.

Regulation 5

Equivalents

(a) Where the present Regulations require that a particular fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular provision shall be made, the Administration may allow any other fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, to be fitted or carried, or any other provision to be made in that ship, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, is at least as effective as that required by the present Regulations.

(b) Any Administration which so allows, in substitution, a fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, shall communicate to the Organization particulars thereof together with a report on any trials made and the Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

PART B - SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 6

Inspection and Survey

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

Regulation 7

Surveys of Passenger Ships

- (a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below:
 - (i) A survey before the ship is put in service.

the provisions of the present Convention and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

- (i) The laws, decrees, orders and regulations referred to in paragraph (b) of this Regulation shall be in all respects such as to ensure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.
- (ii) They shall among other things prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic or other acceptable alternative tests to which the main and auxiliary boilers, connexions, steam pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for internal combustion engines are to be submitted including the test procedures to be followed and the intervals between two consecutive tests.

Regulation 8

Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipment of Cargo Ships

The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, and the fire-extinguishing appliances of cargo ships to which Chapters II-1, II-2, III and V apply shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter with the substitution of 24 months for 12 months in sub-paragraph (a)(ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the present Convention and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

Regulation 9

Surveys of Radio and Radar Installations of Cargo Ships

The radio and radar installations of cargo ships to which Chapters IV and V apply and any radiotelegraph installation in a motor lifeboat or portable radio apparatus for survival craft which is carried in compliance with the requirements of Chapter III shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in Regulation 7 of this Chapter.

Regulation 10

Surveys of Hull, Machinery and Equipment of Cargo Ships

The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates are issued) of a

- (ii) A periodical survey once every twelve months.

- (iii) Additional surveys, as occasion arises.

(b) The surveys referred to above shall be carried out as follows:

- (i) The survey before the ship is put in service shall include a complete inspection of its structure, machinery and equipment, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire protection, fire detecting and extinguishing appliances, radar, echo-sounding device, gyro-compass, pilot ladders, mechanical pilot hoists and other equipment, fully comply with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipment is in all respects satisfactory, and that the ship is provided with the lights, shapes, means of making sound signals and distress signals as required by the provisions of the present Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

- (ii) The periodical survey shall include an inspection of the structure, boilers and other pressure vessels, machinery and equipment, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire protection, fire detecting and extinguishing appliances, radar, echo-sounding device, gyro-compass, pilot ladders, mechanical pilot hoists and other equipment, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present Convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration. The lights, shapes and means of making sound signals and the distress signals carried by the ship shall also be subject to the above-mentioned survey for the purpose of ensuring that they comply with the requirements of the present Convention and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

- (iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with

cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such manner and at such intervals as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installations and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended.

Regulation 11

Maintenance of Conditions after Survey

After any survey of the ship under Regulations 7, 8, 9 or 10 of this Chapter has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipment, etc. covered by the survey, without the sanction of the Administration.

Regulation 12

Issue of Certificates

- (a) (i) A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of Chapters II-1, II-2, III and IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (ii) A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship which satisfies the requirements for cargo ships on survey set out in Regulation 10 of this Chapter and complies with the applicable requirements of Chapters II-1 and II-2 other than those relating to fire-extinguishing appliances and fire control plans.
- (iii) A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship which complies with the relevant requirements of Chapters II-1, II-2 and III and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (iv) A certificate called a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelegraph installation, which complies with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (v) A certificate called a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate shall be issued after inspection to a cargo ship, fitted with a radiotelephone installation, which complies with the requirements of Chapter IV and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (vi) When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of the present Regulations, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates prescribed in this paragraph.

- (vii) Passenger Ship Safety Certificates, Cargo Ship Safety Construction Certificates, Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates and Exemption Certificates shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the Certificate.

- (b) Notwithstanding any other provision of the present Convention any certificate issued under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, which is current when the present Convention comes into force in respect of the Administration by which the certificate is issued, shall remain valid until it expires under the terms of Regulation 14 of Chapter I of that Convention.

- (c) A Contracting Government shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, 1948 or 1929, after the date on which acceptance of the present Convention by the Government takes effect.

Regulation 13

Issue of Certificate by another Government

A Contracting Government may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the requirements of the present Regulations are complied with, shall issue certificates to the ship in accordance with the present Regulations. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is or will be registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Regulation 12 of this Chapter.

Regulation 14

Duration of Certificates

- (a) Certificates other than Cargo Ship Safety Construction Certificates, Cargo Ship Safety Equipment Certificates and Exemption Certificates shall be issued for a period of not more than 12 months. Cargo Ship Safety Equipment Certificates shall be issued for a period of not more than 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.
- (b) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.
- (c) If a ship at the time when its certificate expires is not in a port of the country in which it is registered, the certificate may be extended by the Admini-

stration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable so to do.

(d) No certificate shall be thus extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

(e) A certificate which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

Regulation 15

Form of Certificates

(a) All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

(b) The form of the certificates shall be that of the models given in the Appendix to the present Regulations. The arrangement of the printed part of the model certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted in the certificates issued, or in certified copies thereof, shall be in Roman characters and Arabic figures.

Regulation 16

Posting up of Certificates

All certificates or certified copies thereof issued under the present Regulations shall be posted up in a prominent and accessible place in the ship.

Regulation 17

Acceptance of Certificates

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them.

Regulation 18

Qualification of Certificates

(a) If in the course of a particular voyage a ship has on board a number of persons less than the total number stated in the Passenger Ship Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regula-

tions, free to carry a smaller number of lifeboats and other life-saving appliances than that stated in the Certificate, an annex may be issued by the Government, person or organization referred to in Regulation 12 or 13 of this Chapter.

(b) This annex shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Regulations. It shall be annexed to the Certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage for which it is issued.

Regulation 19

Control

Every ship holding a certificate issued under Regulation 12 or Regulation 13 of this Chapter is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorized by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate. Such certificate shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, the officer carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew. In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall inform the Consul of the country in which the ship is registered in writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organization.

Regulation 20

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds appropriate valid certificates.

PART C - CASUALTIES

Regulation 21

Casualties

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Regulations might be desirable.

(b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

and modifications of a major character and outfitting related thereto should meet the requirements for a new ship in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION - SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A - GENERAL

Regulation 1

Application

- (a) (i) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to new ships.
- (ii) Existing passenger ships and cargo ships shall comply with the following:

(1) for ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with;

(2) for ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, but before the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of the 1948 Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with;

(3) for ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction before the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to existing ships as defined in that Chapter are complied with;

(4) as regards the requirements of Chapter II-1 of the present Convention which are not contained in Chapter II of the 1960 and 1948 Conventions, the Administration shall decide which of these requirements shall be applied to existing ships as defined in the present Convention.

(iii) A ship which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. An existing ship in such a case shall not, as a rule, comply to a lesser extent with the requirements for a new ship than it did before. Repairs, alterations

(b) For the purpose of this Chapter:

(i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the present Convention, or a cargo ship which is converted to a passenger ship on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

(ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after the date of coming into force of the present Convention.

(c) The Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, it shall comply with the special standards of subdivision set out in paragraph (e) of Regulation 5 of this Chapter, and the associated special provisions regarding permeability in paragraph (d) of Regulation 4 of this Chapter, unless the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the voyage, compliance with the other provisions of the Regulations of this Chapter and Chapter II-2 of the present Convention is sufficient.

(e) In the case of passenger ships which are employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, such as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements, provided that they comply fully with the provisions of:

- (i) the Rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971, and
- (ii) the Rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973, when it enters into force.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise:

- (a) (i) A subdivision load line is a water-line used in determining the subdivision of the ship.

(ii) The deepest subdivision load line is the water-line which corresponds to the greatest draught permitted by the subdivision requirements which are applicable.

(b) The length of the ship is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision load line.

(c) The breadth of the ship is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision load line.

(d) The draught is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision load line in question.

(e) The bulkhead deck is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

(f) The margin line is a line drawn at least 76 millimetres (3 inches) below the upper surface of the bulkhead deck at side.

(g) The permeability of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(h) The machinery space is to be taken as extending from the moulded base line to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces containing the main and auxiliary propelling machinery, boilers serving the needs of propulsion, and all permanent coal bunkers.

In the case of unusual arrangements, the Administration may define the limits of the machinery spaces.

(i) Passenger spaces are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations 4 and 5 of this Chapter, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(j) In all cases volumes and areas shall be calculated to moulded lines.

PART B - SUBDIVISION AND STABILITY*

(Part B applies to passenger ships only, except that Regulation 19 also applies to cargo ships.)

Regulation 3

Floodable Length

(a) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

* Instead of the requirements in this Part, the Regulations on Subdivision and Stability of Passenger Ships as an Equivalent to Part B of Chapter II of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, adopted by the Organization by Resolution A.265(VIII), may be used, if applied, in their entirety.

(b) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions set forth in Regulation 4 of this Chapter without the ship being submerged beyond the margin line.

(c) (i) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line which at no point is less than 76 millimetres (3 inches) below the top of the deck (at side) to which the bulkheads concerned and the shell are carried watertight.

(ii) Where a portion of an assumed margin line is appreciably below the deck to which bulkheads are carried, the Administration may permit a limited relaxation in the watertightness of those portions of the bulkheads which are above the margin line and immediately under the higher deck.

Regulation 4

Permeability

(a) The definite assumptions referred to in Regulation 3 of this Chapter relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:

- (i) the machinery space as defined in Regulation 2 of this Chapter;
- (ii) the portion forward of the machinery space; and
- (iii) the portion abaft the machinery space.

(b) The uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula -

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, which are situated below the margin line within the limits of the machinery space;

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores;

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability as determined by detailed calculation is less than that given by the formula, the detailed calculated value may be used. For the purpose of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that

of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case.

- (c) Except as provided in paragraph (d) of this Regulation, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula –

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

- (d) In the case of a ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided, and is required under paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter to comply with special provisions, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula –

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

where:

b = the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, store-rooms, baggage and mail rooms, chain lockers and fresh water tanks, before (or abaft) the machinery space; and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

In the case of ships engaged on services where the cargo holds are not generally occupied by any substantial quantities of cargo, no part of the cargo spaces is to be included in calculating "b".

- (e) In the case of unusual arrangements the Administration may allow, or require, a detailed calculation of average permeability for the portions before or abaft the machinery space. For the purpose of such calculation, the permeability of passenger spaces as defined in Regulation 2 of this Chapter shall be taken as 95, that of spaces containing machinery as 85, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such value as may be approved in each case.

- (f) Where a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. Where, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

Regulation 5

Permissible Length of Compartments

- (a) Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The degree of subdivision shall vary with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length, primarily engaged in the carriage of passengers.

- (b) *Factor of Subdivision.* The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the factor of subdivision.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner:

- (i) as the length of the ship increases, and
- (ii) from a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae (I) and (II) where L is the length of the ship as defined in Regulation 2 of this Chapter:

L in metres

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + .18 \quad (L = 131 \text{ and upwards}) \dots\dots\dots(I)$$

L in feet

$$A = \frac{190}{L - 198} + .18 \quad (L = 430 \text{ and upwards})$$

L in metres

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + .18 \quad (L = 79 \text{ and upwards}) \dots\dots\dots(II)$$

L in feet

$$B = \frac{100}{L - 138} + .18 \quad (L = 260 \text{ and upwards})$$

- (c) *Criterion of Service.* For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulae (III) and (IV) where:

C_s = the Criterion Numeral;

L = length of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation 2 of this Chapter; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

V = the whole volume of the ship below the margin line;

P_1 = KN where:

N = number of passengers for which the ship is to be certified, and

K has the following values:

Value of K

Length in metres and volumes in cubic metres056L

Length in feet and volumes in cubic feet6L

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line, the figure to be taken as P_1 is that sum or two-thirds KN , whichever is the greater.

When P_1 is greater than P -

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots\text{(III)}$$

and in other cases -

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots\text{(IV)}$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(d) *Rules for Subdivision of Ships other than those covered by paragraph (e) of this Regulation*

- (i) The subdivision abaft the forepeak of ships 131 metres (430 feet) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I); of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (II); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B , using the formula:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots\text{(V)}$$

Nevertheless, where the criterion numeral is equal to 45 or more and simultaneously the computed factor of subdivision as given by formula (V) is .65 or less, but more than .50, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by the factor .50.

Where the factor F is less than .40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed .40.

- (ii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 79 metres (260 feet) in length having a criterion numeral equal to S , where -

$$S = \frac{3,574 - 25L}{13} \quad (L \text{ in metres}) = \frac{9,382 - 20L}{34} \quad (L \text{ in feet})$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (II); of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B using the formula:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots\text{(VI)}$$

- (iii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 79 metres (260 feet) in length and having a criterion numeral less than S , and of all ships less than 79 metres (260 feet) in length shall be governed by the factor unity, unless, in either case, it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

- (iv) The provisions of sub-paragraph (iii) of this paragraph shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding -

$$\frac{L^2}{650} \quad (\text{in metres}) = \frac{L^2}{7,000} \quad (\text{in feet}), \quad \text{or } 50, \text{ whichever is the less.}$$

(e) *Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter III to carry a number of persons on board in excess of the lifeboat capacity provided and are required under paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter to comply with special provisions*

- (i) (1) In the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers, the subdivision abaft the forepeak shall be governed by a factor of .50 or by the factor determined according to paragraphs (c) and (d) of this Regulation, if less than .50.
- (2) In the case of such ships less than 91.5 metres (300 feet) in length, if the Administration is satisfied that compliance with such factor would be impracticable in a compartment, it may allow the length of that compartment to be governed by a higher factor provided the factor used is the lowest that is practicable and reasonable in the circumstances.
- (ii) Where, in the case of any ship whether less than 91.5 metres (300 feet) or not, the necessity of carrying appreciable quantities of cargo makes it impracticable to require the subdivision abaft the forepeak to be governed by a factor not exceeding .50, the standard of subdivision to be applied shall be determined in accordance with the following sub-paragraphs (1) to (5), subject to the condition that where the Administration is satisfied that insistence on strict compliance in any respect would be unreasonable, it may allow such alternative arrangement of the watertight bulkheads as appears to be justified on merits and will not diminish the general effectiveness of the subdivision.

- (1) The provisions of paragraph (c) of this Regulation relating to the criterion numeral shall apply with the exception that in

calculating the value of P_1 for berthed passengers K is to have the value defined in paragraph (c) of this Regulation, or 3.55 cubic metres (125 cubic feet), whichever is the greater, and for unberthed passengers K is to have the value 3.55 cubic metres (125 cubic feet).

- (2) The factor B in paragraph (b) of this Regulation shall be replaced by the factor BB determined by the following formula:

L in metres

$$BB = \frac{17.6}{L - 33} + .20 \quad (L = 55 \text{ and upwards})$$

L in feet

$$BB = \frac{57.6}{L - 108} + .20 \quad (L = 180 \text{ and upwards})$$

- (3) The subdivision abaft the forepeak of ships 131 metres (430 feet) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I) in paragraph (b) of this Regulation; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in sub-paragraph (ii)(2) of this paragraph; and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and BB , using the formula:

$$F = A - \frac{(A - BB)(C_s - 23)}{100}$$

except that if the factor F so obtained is less than .50 the factor to be used shall be either .50 or the factor calculated according to the provisions of sub-paragraph (d)(i) of this Regulation, whichever is the smaller.

- (4) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 55 metres (180 feet) in length having a criterion numeral equal to S_1 where –

$$S_1 = \frac{3,712 - 25L}{19} \quad (L \text{ in metres})$$

$$S_1 = \frac{1,950 - 4L}{10} \quad (L \text{ in feet})$$

shall be governed by the factor unity; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in sub-paragraph (ii)(2) of this paragraph; of those having a criterion numeral between S_1 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor BB using the formula:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

except that in either of the two latter cases if the factor so obtained is less than .50 the subdivision may be governed by a factor not exceeding .50.

- (5) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 55 metres (180 feet) in length and having a criterion numeral less than S_1 and of all ships less than 55 metres (180 feet) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in particular compartments, in which event the Administration may allow such relaxations in respect of those compartments as appear to be justified, having regard to all the circumstances, provided that the aftermost compartment and as many as possible of the forward compartments (between the forepeak and the after end of the machinery space) shall be kept within the floodable length.

Regulation 6

Special Rules concerning Subdivision

- (a) Where in a portion or portions of a ship the watertight bulkheads are carried to a higher deck than in the remainder of the ship and it is desired to take advantage of this higher extension of the bulkheads in calculating the floodable length, separate margin lines may be used for each such portion of the ship provided that:
- (i) the sides of the ship are extended throughout the ship's length to the deck corresponding to the upper margin line and all openings in the shell plating below this deck throughout the length of the ship are treated as being below a margin line, for the purposes of Regulation 14 of this Chapter; and
 - (ii) the two compartments adjacent to the "step" in the bulkhead deck are each within the permissible length corresponding to their respective margin lines, and, in addition, their combined length does not exceed twice the permissible length based on the lower margin line.
- (b) (i) A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation 5 of this Chapter provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.
- (ii) If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.
- (iii) Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

Regulation 7

Stability of Ships in Damaged Condition

(c) In ships 100 metres (330 feet) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the forepeak shall be fitted at a distance from forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

(d) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter, and measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision load line.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with paragraph (e) of this Regulation.

(e) A main transverse bulkhead may be stepped provided that it meets one of the following conditions:

- (i) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed either 90 per cent of the floodable length or twice the permissible length, except that in ships having a factor of subdivision greater than .9, the combined length of the two compartments in question shall not exceed the permissible length;
- (ii) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead;
- (iii) the compartment over which the step extends does not exceed the permissible length corresponding to a margin line taken 76 millimetres (3 inches) below the step.

(f) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

(g) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 3.05 metres (10 feet) plus 3 per cent of the length of the ship, or 10.67 metres (35 feet) whichever is the less, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation 5 of this Chapter.

(h) Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 3.05 metres (10 feet) plus 3 per cent of the length of the ship, or 10.67 metres (35 feet) whichever is the less, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment. In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

(i) Where the required factor of subdivision is .50 or less, the combined length of any two adjacent compartments shall not exceed the floodable length.

(a) Sufficient intact stability shall be provided in all service conditions so as to enable the ship to withstand the final stage of flooding of any one main compartment which is required to be within the floodable length.

Where two adjacent main compartments are separated by a bulkhead which is stepped under the conditions of sub-paragraph (e)(i) of Regulation 6 of this Chapter the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of those two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .50 or less but more than .33 intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .33 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any three adjacent main compartments.

(b) (i) The requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be determined by calculations which are in accordance with paragraphs (c), (d) and (f) of this Regulation and which take into consideration the proportions and design characteristics of the ship and the arrangement and configuration of the damaged compartments. In making these calculations the ship is to be assumed in the worst anticipated service condition as regards stability.

(ii) Where it is proposed to fit decks, inner skins or longitudinal bulkheads of sufficient tightness to seriously restrict the flow of water, the Administration shall be satisfied that proper consideration is given to such restrictions in the calculations.

(iii) In cases where the Administration considers the range of stability in the damaged condition to be doubtful, it may require investigation thereof.

(c) For the purpose of making damage stability calculations the volume and surface permeabilities shall be in general as follows:

Spaces	Permeability
Appropriated to Cargo, Coal or Stores	60
Occupied by Accommodation	95
Occupied by Machinery	85
Intended for Liquids	0 or 95*

Higher surface permeabilities are to be assumed in respect of spaces which, in the vicinity of the damage waterplane, contain no substantial quantity of accommodation or machinery and spaces which are not generally occupied by any substantial quantity of cargo or stores.

(d) Assumed extent of damage shall be as follows:

- (i) longitudinal extent: 3.05 metres (10 feet) plus 3 per cent of the length of the ship, or 10.67 metres (35 feet) whichever is the less. Where the

* Whichever results in the more severe requirements.

required factor of subdivision is .33 or less the assumed longitudinal extent of damage shall be increased as necessary so as to include any two consecutive main transverse watertight bulkheads;

(ii) transverse extent (measured inboard from the ship's side, at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision load line): a distance of one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter; and

(iii) vertical extent: from the base line upwards without limit.

(iv) If any damage of lesser extent than that indicated in sub-paragraphs (i), (ii) and (iii) of this paragraph would result in a more severe condition regarding heel or loss of metacentric height, such damage shall be assumed in the calculations.

(e) Unsymmetrical flooding is to be kept to a minimum consistent with efficient arrangements. Where it is necessary to correct large angles of heel, the means adopted shall, where practicable, be self-acting, but in any case where controls to cross-flooding fittings are provided they shall be operable from above the bulkhead deck. These fittings together with their controls as well as the maximum heel before equalization shall be acceptable to the Administration. Where cross-flooding fittings are required the time for equalization shall not exceed 15 minutes. Suitable information concerning the use of cross-flooding fittings shall be supplied to the master of the ship.*

(f) The final conditions of the ship after damage and, in the case of unsymmetrical flooding, after equalization measures have been taken shall be as follows:

(i) in the case of symmetrical flooding there shall be a positive residual metacentric height of at least 50 millimetres (2 inches) as calculated by the constant displacement method;

(ii) in the case of unsymmetrical flooding the total heel shall not exceed seven degrees, except that, in special cases, the Administration may allow additional heel due to the unsymmetrical moment, but in no case shall the final heel exceed fifteen degrees;

(iii) in no case shall the margin line be submerged in the final stage of flooding. If it is considered that the margin line may become submerged during an intermediate stage of flooding, the Administration may require such investigations and arrangements as it considers necessary for the safety of the ship.

(g) The master of the ship shall be supplied with the data necessary to maintain sufficient intact stability under service conditions to enable the ship to withstand the critical damage. In the case of ships requiring cross-flooding the master of the ship shall be informed of the conditions of stability on which the calculations of heel are based and be warned that excessive heeling might result should the ship sustain damage when in a less favourable condition.

* Reference is made to the Recommendation on a Standard Method for Establishing Compliance with the Requirements for Cross-Flooding Arrangements in Passenger Ships, adopted by the Organization by Resolution A.266(VIII).

(h) No relaxation from the requirements for damage stability may be considered by the Administration unless it is shown that the intact metacentric height in any service condition necessary to meet these requirements is excessive for the service intended.

(ii) Relaxations from the requirements for damage stability shall be permitted only in exceptional cases and subject to the condition that the Administration is to be satisfied that the proportions, arrangements and other characteristics of the ship are the most favourable to stability after damage which can practically and reasonably be adopted in the particular circumstances.

Regulation 8

Ballasting

When ballasting with water is necessary, the water ballast should not in general be carried in tanks intended for oil fuel. In ships in which it is not practicable to avoid putting water in oil fuel tanks, oily-water separator equipment to the satisfaction of the Administration shall be fitted, or other alternative means acceptable to the Administration shall be provided for disposing of the oily-water ballast.

Regulation 9

Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, etc.

(a) A ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 per cent of the length of the ship, and not more than 3.05 metres (10 feet) plus 5 per cent of the length of the ship from the forward perpendicular.

(ii) If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 per cent of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

(b) An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation 2 of this Chapter, from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stepped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

(c) In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces of moderate volume. The stern gland shall be situated in a watertight shaft tunnel or other watertight space separate from the stern tube compartment and of such volume that, if flooded by leakage through the stern gland, the margin line will not be submerged.

Regulation 10

Double Bottoms

(a) A double bottom shall be fitted extending from the forepeak bulkhead to the afterpeak bulkhead as far as this is practicable and compatible with the design and proper working of the ship.

- (i) In ships 50 metres (165 feet) and under 61 metres (200 feet) in length a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the forepeak bulkhead, or as near thereto as practicable.
- (ii) In ships 61 metres (200 feet) and under 76 metres (249 feet) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.
- (iii) In ships 76 metres (249 feet) in length and upwards, a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

(b) Where a double bottom is required to be fitted its depth shall be to the satisfaction of the Administration and the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of the bilge. Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

(c) Small wells constructed in the double bottom in connexion with drainage arrangements of holds, etc., shall not extend downwards more than necessary. The depth of the well shall in no case be more than the depth less 457 millimetres (18 inches) of the double bottom at the centreline, nor shall the well extend below the horizontal plane referred to in paragraph (b) of this Regulation. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw-ships. Other wells (e.g., for lubricating oil under main engines) may be permitted by the Administration if satisfied that the arrangements give protection equivalent to that afforded by a double bottom complying with this Regulation.

(d) A double bottom need not be fitted in way of watertight compartments of moderate size used exclusively for the carriage of liquids, provided the safety of the ship, in the event of bottom or side damage, is not, in the opinion of the Administration, thereby impaired.

(e) In the case of ships to which the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of this Chapter apply and which are engaged on regular service within the limits of a short international voyage as defined in Regulation 2 of Chapter III, the Administration may permit a double bottom to be dispensed with in any part of the ship which is subdivided by a factor not exceeding .50, if satisfied that the fitting of a double bottom in that part would not be compatible with the design and proper working of the ship.

Regulation 11

Assigning, Marking and Recording of Subdivision Load Lines

(a) In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a load line corresponding to the approved subdivision draught shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional load lines assigned and marked to correspond with the subdivision draughts which the Administration may approve for the alternative service conditions.

(b) The subdivision load lines assigned and marked shall be recorded in the Passenger Ship Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C.1 for the principal passenger condition, and C.2, C.3, etc., for the alternative conditions.

(c) The freeboard corresponding to each of these load lines shall be measured at the same position and from the same deck line as the freeboards determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines in force.

(d) The freeboard corresponding to each approved subdivision load line and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Passenger Ship Safety Certificate.

(e) In no case shall any subdivision load line mark be placed above the deepest load line in salt water as determined by the strength of the ship and/or the International Convention respecting Load Lines in force.

(f) Whatever may be the position of the subdivision load line marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the load line mark appropriate to the season and locality as determined in accordance with the International Convention respecting Load Lines in force.

(g) A ship shall in no case be so loaded that when she is in salt water the subdivision load line mark appropriate to the particular voyage and condition of service is submerged.

Regulation 12

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, etc.

(a) Each watertight subdivision bulkhead, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that it shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to the maximum head of water which it might have to sustain in the event of damage to the ship but at least the pressure due to a head of water up to the margin line. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) (i) Steps and recesses in bulkheads shall be watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

- (ii) Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.
- (c) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. When testing by filling with water is not carried out, a hose test is compulsory; this test shall be carried out in the most advanced stage of the fitting out of the ship. In any case, a thorough inspection of the watertight bulkheads shall be carried out.
- (d) The forepeak, double bottoms (including duct keels) and inner skins shall be tested with water to a head corresponding to the requirements of paragraph (a) of this Regulation.
- (e) Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision load line or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater; provided that in no case shall the test head be less than 0.92 metres (3 feet) above the top of the tank.
- (f) The tests referred to in paragraphs (d) and (e) of this Regulation are for the purpose of ensuring that the subdivision structural arrangements are watertight and are not to be regarded as a test of the fitness of any compartment for the storage of oil fuel or for other special purposes for which a test of a superior character may be required depending on the height to which the liquid has access in the tank or its connexions.
- Regulation 13**
Openings in Watertight Bulkheads
- (a) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.
- (b) (i) Where pipes, scuppers, electric cables, etc. are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.
(ii) Valves and cocks not forming part of a piping system shall not be permitted in watertight subdivision bulkheads.
(iii) Lead or other heat sensitive materials shall not be used in systems which penetrate watertight subdivision bulkheads, where deterioration of such systems in the event of fire would impair the watertight integrity of the bulkheads.
- (c) (i) No doors, manholes, or access openings are permitted:
(1) in the collision bulkhead below the margin line;
(2) in watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph (1) of this Regulation.
- (ii) Except as provided in sub-paragraph (iii) of this paragraph, the collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the forepeak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the forepeak to the collision bulkhead.
- (iii) If the forepeak is divided to hold two different kinds of liquids the Administration may allow the collision bulkhead to be pierced below the margin line by two pipes, each of which is fitted as required by sub-paragraph (ii) of this paragraph, provided the Administration is satisfied that there is no practical alternative to the fitting of such a second pipe and that, having regard to the additional subdivision provided in the forepeak, the safety of the ship is maintained.
- (d) (i) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph (ii) of paragraph (k) of this Regulation for between deck bunker doors.
(ii) Satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise to prevent the coal from interfering with the closing of watertight bunker doors.
- (e) Within spaces containing the main and auxiliary propelling machinery including boilers serving the needs of propulsion and all permanent bunkers, not more than one door apart from the doors to bunkers and shaft tunnels may be fitted in each main transverse bulkhead. Where two or more shafts are fitted the tunnels shall be connected by an inter-communicating passage. There shall be only one door between the machinery space and the tunnel spaces where two shafts are fitted and only two doors where there are more than two shafts. All these doors shall be of the sliding type and shall be located so as to have their sills as high as practicable. The hand gear for operating these doors from above the bulkhead deck shall be situated outside the spaces containing the machinery if this is consistent with a satisfactory arrangement of the necessary gearing.
- (f) (i) Watertight doors shall be sliding doors or hinged doors or doors of an equivalent type. Plate doors secured only by bolts and doors required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight are not permitted.
(ii) Sliding doors may be either:
hand-operated only, or
power-operated as well as hand-operated.
(iii) Authorized watertight doors may therefore be divided into three Classes:
Class 1 – hinged doors;
Class 2 – hand-operated sliding doors;
Class 3 – sliding doors which are power-operated as well as hand-operated.

- (iv) The means of operation of any watertight door whether power-operated or not shall be capable of closing the door with the ship listed to 15 degrees either way.
- (v) In all classes of watertight doors indicators shall be fitted which show, at all operating stations from which the doors are not visible, whether the doors are open or closed. If any of the watertight doors, of whatever Class, is not fitted so as to enable it to be closed from a central control station, it shall be provided with a mechanical, electrical, telephonic, or any other suitable direct means of communication, enabling the officer of the watch promptly to contact the person who is responsible for closing the door in question, under previous orders.
- (g) Hinged doors (Class 1) shall be fitted with quick action closing devices, such as catches, workable from each side of the bulkhead.
- (h) Hand-operated sliding doors (Class 2) may have a horizontal or vertical motion. It shall be possible to operate the mechanism at the door itself from either side, and in addition, from an accessible position above the bulkhead deck, with an all round crank motion, or some other movement providing the same guarantee of safety and of an approved type. Departures from the requirement of operation on both sides may be allowed, if this requirement is impossible owing to the layout of the spaces. When operating a hand gear the time necessary for the complete closure of the door with the vessel upright, shall not exceed 90 seconds.
- (i) Power-operated sliding doors (Class 3) may have a vertical or horizontal motion. If a door is required to be power-operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself from both sides. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local systems which will prevent the door from being opened from the upper control. Local control handles in connexion with the power gear shall be provided each side of the bulkhead and shall be so arranged as to enable persons passing through the doorway to hold both handles in the open position without being able to set the closing mechanism in operation accidentally. Power-operated sliding doors shall be provided with hand gear workable at the door itself on either side and from an accessible position above the bulkhead deck, with an all round crank motion or some other movement providing the same guarantee of safety and of an approved type. Provision shall be made to give warnings by sound signal that the door has begun to close and will continue to move until it is completely closed. The door shall take a sufficient time to close to ensure safety.
- (ii) There shall be at least two independent power sources capable of opening and closing all the doors under control, each of them capable of operating all the doors simultaneously. The two power sources shall be controlled from the central station on the bridge provided with all the necessary indicators for checking that each of the two power sources is capable of giving the required service satisfactorily.
- (iii) In the case of hydraulic operation, each power source shall consist of a pump capable of closing all doors in not more than 60 seconds. In addition, there shall be for the whole installation hydraulic accumulators of sufficient capacity to operate all the doors at least three times, i.e., closed-open-closed. The fluid used shall be one which does not freeze at any of the temperatures liable to be encountered by the ship during its service.
- (j) (i) Hinged watertight doors (Class 1) in passenger, crew and working spaces are only permitted above a deck the underside of which, at its lowest point at side, is at least 2.13 metres (7 feet) above the deepest subdivision load line.
- (ii) Watertight doors, the sills of which are above the deepest load line and below the line specified in the preceding sub-paragraph shall be sliding doors and may be hand-operated (Class 2), except in vessels engaged on short international voyages and required to have a factor of subdivision of .50 or less in which all such doors shall be power-operated. When trunkways in connexion with refrigerated cargo and ventilation or forced draught ducts are carried through more than one main watertight subdivision bulkhead, the doors at such openings shall be operated by power.
- (k) (i) Watertight doors which may sometimes be opened at sea, and the sills of which are below the deepest subdivision load line shall be sliding doors. The following rules shall apply:
- (1) when the number of such doors (excluding doors at entrances to shaft tunnels) exceeds five, all of these doors and those at the entrance to shaft tunnels or ventilation or forced draught ducts, shall be power-operated (Class 3) and shall be capable of being simultaneously closed from a central station situated on the bridge;
 - (2) when the number of such doors (excluding doors at entrances to shaft tunnels) is greater than one, but does not exceed five,
 - (a) where the ship has no passenger spaces below the bulkhead deck, all the above-mentioned doors may be hand-operated (Class 2);
 - (b) where the ship has passenger spaces below the bulkhead deck all the above-mentioned doors shall be power-operated (Class 3) and shall be capable of being simultaneously closed from a central station situated on the bridge;
 - (3) in any ship where there are only two such watertight doors and they are into or within the space containing machinery, the Administration may allow these two doors to be hand-operated only (Class 2).
- (ii) If sliding watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the between decks below the bulkhead deck, these doors shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.

- (l) If the Administration is satisfied that such doors are essential, watertight doors of satisfactory construction may be fitted in watertight bulkheads dividing cargo between deck spaces. Such doors may be hinged, rolling or sliding doors but shall not be remotely controlled. They shall be fitted at the highest level and as far from the shell plating as practicable, but in no case shall the outboard vertical edges be situated at a distance from the shell plating which is less than one-fifth of the breadth of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter, such distance being measured at right angles to the centre line of the ship at the level of the deepest subdivision load line.
- (ii) Such doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during navigation; and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the log book. Should any of the doors be accessible during the voyage, they shall be fitted with a device which prevents unauthorized opening. When it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration.
- (m) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed during navigation except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joints shall be watertight.
- (n) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.
- (o) (i) Where trunkways or tunnels for access from crew accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation 16 of this Chapter. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.
- (ii) Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draught, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.
- (b) The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the shell plating shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.
- (c) (i) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 2½ per cent of the breadth of the ship above the deepest subdivision load line, all sidescuttles in that between deck shall be of the non-opening type.
- (ii) All sidescuttles the sills of which are below the margin line, other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (i) of this paragraph, shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.
- (iii) (i) Where in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point 1.37 metres (4½ feet) plus 2½ per cent of the breadth of the ship above the water when the ship departs from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port, and they shall not be opened before the ship arrives at the next port. In the application of this sub-paragraph the appropriate allowance for fresh water may be made when applicable.
- (2) The time of opening such sidescuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in such log book as may be prescribed by the Administration.
- (3) For any ship that has one or more sidescuttles so placed that the requirements of clause (1) of this sub-paragraph would apply when she was floating at her deepest subdivision load line, the Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line drawn parallel to the bulkhead deck at side, and having its lowest point 1.37 metres (4½ feet) plus 2½ per cent of the breadth of the ship above the water-line corresponding to the limiting mean draught, and at which it will therefore be permissible to depart from port without previously closing and locking them and to open them at sea on the responsibility of the master during the voyage to the next port. In tropical zones as defined in the International Convention respecting Load Lines in force, this limiting draught may be increased by 0.305 metres (1 foot).
- (d) Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles except that abaft one-eighth of the ship's length from the forward perpendicular and above a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 3.66 metres (12 feet) plus 2½ per cent of the breadth of the ship above the deepest subdivision load line, the deadlights may be portable in passenger accommodation other than that for steerage passengers, unless the deadlights are required by the International Convention respecting Load Lines in force to be permanently attached in their proper positions. Such portable deadlights shall be stowed adjacent to the sidescuttles they serve.

Regulation 14

Openings in the Shell Plating below the Margin Line

- (a) The number of openings in the shell plating shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

- (e) Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship leaves port.
- (f)
 - (i) No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.
 - (ii) Sidescuttles may, however, be fitted in spaces appropriated alternatively to the carriage of cargo or passengers, but they shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them or their deadlights without the consent of the master of the ship.
 - (iii) If cargo is carried in such spaces, the sidescuttles and their deadlights shall be closed watertight and locked before the cargo is shipped and such closing and locking shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.
- (g) Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the shell plating below the margin line without the special sanction of the Administration.
- (h) The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the shell plating shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.
- (i)
 - (i) All inlets and discharges in the shell plating shall be fitted with efficient and accessible arrangements for preventing the accidental admission of water into the ship. Lead or other heat sensitive materials shall not be used for pipes fitted outboard of shell valves in inlets or discharges, or any other application where the deterioration of such pipes in the event of fire would give rise to danger of flooding.
 - (ii) Except as provided in sub-paragraph (iii) of this paragraph, each separate discharge led through the shell plating from spaces below the margin line shall be provided either with one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, with two automatic non-return valves without such means, the upper of which is so situated above the deepest subdivision load line as to be always accessible for examination under service conditions, and is of a type which is normally closed.
 - (2) Where a valve with positive means of closing is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible, and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.
- (iii) Main and auxiliary sea inlets and discharges in connexion with machinery shall be fitted with readily accessible cocks or valves between the pipes and shell plating or between the pipes and fabricated boxes attached to the shell plating.
- (i) Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

- (ii) Such ports shall be in no case fitted so as to have their lowest point below the deepest subdivision load line.
- (k)
 - (i) The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, etc. shall be fitted with an efficient cover.
 - (ii) If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision load line. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

Regulation 15

Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, etc.

- (a)
 - (i) The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.
 - (ii) The frames of vertical watertight doors shall have no groove at the bottom in which dirt might lodge and prevent the door closing properly.
 - (iii) All cocks and valves for sea inlets and discharges below the bulkhead deck and all fittings outboard of such cocks and valves shall be made of steel, bronze or other approved ductile material. Ordinary cast iron or similar materials shall not be used.
- (b) Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the bulkhead deck. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

Regulation 16

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, etc.

- (a) Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the bulkhead deck.
- (b) After completion, a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

Regulation 17

Watertight Integrity above the Margin Line

- (a) The Administration may require that all reasonable and practicable measures shall be taken to limit the entry and spread of water above the bulkhead deck. Such measures may include partial bulkheads or webs. When partial watertight bulkheads and webs are fitted on the bulkhead deck, above or in the

immediate vicinity of main subdivision bulkheads, they shall have watertight shell and bulkhead deck connexions so as to restrict the flow of water along the deck when the ship is in a heeled damaged condition. Where the partial watertight bulkhead does not line up with the bulkhead below, the bulkhead deck between shall be made effectively watertight.

(b) The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight. Freeing ports, open rails and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

(c) Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision load line.

(d) Efficient inside deadlights, arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight, shall be provided for all sidescuttles to spaces below the first deck above the bulkhead deck.

Regulation 18

Bilge Pumping Arrangements in Passenger Ships

(a) Ships shall be provided with an efficient bilge pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment which is neither a permanent oil compartment nor a permanent water compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship, where one suction may be sufficient. In compartments of unusual form, additional suction may be required. Arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Where in relation to particular compartments the Administration is satisfied that the provision of drainage may be undesirable, it may allow such provision to be dispensed with if calculations made in accordance with the conditions laid down in paragraph (b) of Regulation 7 of this Chapter show that the safety of the ship will not be impaired. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

(b) (i) Ships shall have at least three power pumps connected to the bilge main, one of which may be attached to the propelling unit. Where the criterion numeral is 30 or more, one additional independent power pump shall be provided.

(ii) The requirements are summarized in the following table:

Criterion numeral	Less than 30	30 and over
Main engine pump (may be replaced by one independent pump)	1	1
Independent pumps	2	3

(iii) Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connexions to the bilge pumping system.

(c) Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed throughout these compartments as far as is possible.

(d) On ships 91.5 metres (300 feet) or more in length or having a criterion numeral of 30 or more, the arrangements shall be such that at least one power pump shall be available for use in all ordinary circumstances in which a ship may be flooded at sea. This requirement will be satisfied if:

(i) one of the required pumps is an emergency pump of a reliable submersible type having a source of power situated above the bulkhead deck; or

(ii) the pumps and their sources of power are so disposed throughout the length of the ship that under any condition of flooding which the ship is required to withstand, at least one pump in an undamaged compartment will be available.

(e) With the exception of additional pumps which may be provided for peak compartments only, each required bilge pump shall be arranged to draw water from any space required to be drained by paragraph (a) of this Regulation.

(f) (i) Each power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the required main bilge pipe of not less than 122 metres (400 feet) per minute. Independent power bilge pumps situated in machinery spaces shall have direct suction from these spaces, except that not more than two such suction shall be required in any one space. Where two or more such suction are provided there shall be at least one on the port side and one on the starboard side. The Administration may require independent power bilge pumps situated in other spaces to have separate direct suction. Direct suction shall be suitably arranged and those in a machinery space shall be of a diameter not less than that required for the bilge main.

(ii) In coal-burning ships there shall be provided in the stokehold, in addition to the other suction required by this Regulation, a flexible suction hose of suitable diameter and sufficient length, capable of being connected to the suction side of an independent power pump.

(g) (i) In addition to the direct bilge suction or suction required by paragraph (f) of this Regulation there shall be in the machinery space a direct suction from the main circulating pump leading to the drainage level of the machinery space and fitted with a non-return valve. The diameter of this direct suction pipe shall be at least two-thirds of the diameter of the pump inlet in the case of steamships, and of the same diameter as the pump inlet in the case of motorships.

(ii) Where in the opinion of the Administration the main circulating pump is not suitable for this purpose, a direct emergency bilge suction shall be led from the largest available independent power

driven pump to the drainage level of the machinery space; the suction shall be of the same diameter as the main inlet of the pump used. The capacity of the pump so connected shall exceed that of a required bilge pump by an amount satisfactory to the Administration.

- (iii) The spindles of the sea inlet and direct suction valves shall extend well above the engine room platform.
- (iv) Where the fuel is, or may be, coal and there is no watertight bulkhead between the engines and the boilers, a direct discharge overboard or alternatively a by-pass to the circulating pump discharge, shall be fitted from any circulating pump used in compliance with subparagraph (i) of this paragraph.

- (h) (i) All pipes from the pumps which are required for draining cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.
- (ii) All bilge pipes used in or under coal bunkers or fuel storage tanks or in boiler or machinery spaces, including spaces in which oil-settling tanks or oil fuel pumping units are situated, shall be of steel or other approved material.

- (i) The diameter of the bilge main shall be calculated according to the following formulae provided that the actual internal diameter of the bilge main may be of the nearest standard size acceptable to the Administration:

$$d = 1.68 \sqrt{L(B + D)} + 25$$

where: d = internal diameter of the bilge main in millimetres,

L and B are the length and the breadth of the ship in metres, as defined in Regulation 2 of this Chapter, and

D = moulded depth of the ship to bulkhead deck in metres;

or

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2,500}} + 1$$

where: d = internal diameter of the bilge main in inches,

L and B are the length and the breadth of the ship in feet, as defined in Regulation 2 of this Chapter, and

D = moulded depth of the ship to bulkhead deck in feet.

The diameter of the bilge branch pipes shall be determined by rules to be made by the Administration.

- (j) The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connexions being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

- (k) Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed, or otherwise damaged by collision or grounding in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated nearer the side of the ship than one-fifth the breadth of the ship (measured at right angles to the centre line at the level of the

deepest subdivision load line), or in a duct keel, a non-return valve shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end.

- (l) All the distribution boxes, cocks and valves in connexion with the bilge pumping arrangements shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that, in the event of the bilge main being damaged, one of the bilge pumps may be operative on any compartment; in addition, damage to a pump or its pipe connecting to the bilge main outboard of a line drawn at one-fifth of the breadth of the ship shall not put the bilge system out of action. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be capable of being operated from above the bulkhead deck. Where in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that a pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions; in that case only the cocks and valves necessary for the operation of the emergency system need be capable of being operated from above the bulkhead deck.

- (m) All cocks and valves mentioned in paragraph (l) of this Regulation which can be operated from above the bulkhead deck shall have their controls at their place of operation clearly marked and provided with means to indicate whether they are open or closed.

Regulation 19

Stability Information for Passenger Ships and Cargo Ships*

- (a) Every passenger ship and cargo ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The master shall be supplied with such reliable information as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service, and a copy shall be furnished to the Administration.
- (b) Where any alterations are made to a ship so as to materially affect the stability information supplied to the master, amended stability information shall be provided. If necessary the ship shall be re-inclined.
- (c) The Administration may allow the inclining test of an individual ship to be dispensed with provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the exempted ship can be obtained from such basic data.
- (d) The Administration may also allow the inclining test of an individual ship or class of ships, especially designed for the carriage of liquids or ore in bulk, to be dispensed with when reference to existing data for similar ships clearly indicates that due to the ship's proportions and arrangements more than sufficient metacentric height will be available in all probable loading conditions.

* Reference is made to the Recommendation on Intact Stability for Passenger and Cargo Ships under 100 metres in length, adopted by the Organization by Resolution A.167 (ES.V) and Amendments to this Recommendation, adopted by the Organization by Resolution A.206(VII).

PART C - MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS*

(Part C applies to passenger ships and cargo ships)

Regulation 23

General

- (a) Electrical installations in passenger ships shall be such that:
 - (i) services essential for safety will be maintained under various emergency conditions; and
 - (ii) the safety of passengers, crew and ship from electrical hazards will be assured.
- (b) Cargo ships shall comply with Regulations 26, 27, 28, 29, 30 and 32 of this Chapter.

Regulation 24

Main Source of Electrical Power in Passenger Ships

- (a) Every passenger ship, the electrical power of which constitutes the only means of maintaining the auxiliary services indispensable for the propulsion and the safety of the ship, shall be provided with at least two main generating sets. The power of these sets shall be such that it shall still be possible to ensure the functioning of the services referred to in sub-paragraph (a)(i) of Regulation 23 of this Chapter in the event of any one of these generating sets being stopped.
- (b) In a passenger ship where there is only one main generating station, the main switchboard shall be located in the same main fire zone. Where there is more than one main generating station, it is permissible to have only one main switchboard.

Regulation 25

Emergency Source of Electrical Power in Passenger Ships

- (a) There shall be above the bulkhead deck and outside the machinery casings a self-contained emergency source of electrical power. Its location in relation to the main source or sources of electrical power shall be such as to ensure to the satisfaction of the Administration that a fire or other casualty to the machinery space as defined in Paragraph (b) of Regulation 2 of this Chapter will not interfere with the supply or distribution of emergency power. It shall not be forward of the collision bulkhead.
- (b) The power available shall be sufficient to supply all those services that are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of the passengers

* Reference is made to the Recommendation on Safety Measures for Periodically Unattended Machinery Spaces of Cargo Ships additional to those normally considered necessary for an Attended Machinery Space, adopted by the Organization by Resolution A.211(VII).

Regulation 20

Damage Control Plans

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. In addition, booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.

Regulation 21

Marking, Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, etc.

- (a) This Regulation applies to new and existing ships.
- (b) Drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage. In all ships all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea, shall be operated daily.
- (c)
 - (i) The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, and all valves the operation of which is necessary for damage control cross connexions shall be periodically inspected at sea at least once a week.
 - (ii) Such valves, doors and mechanisms shall be suitably marked to ensure that they may be properly used to provide maximum safety.

Regulation 22

Entries in Log

- (a) This Regulation applies to new and existing ships.
- (b) Hinged doors, portable plates, sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other openings, which are required by these Regulations to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing and the time of opening (if permissible under these Regulations) shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration.
- (c) A record of all drills and inspections required by Regulation 21 of this Chapter shall be entered in the log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

and the crew in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the machinery spaces and in the control stations as defined in paragraph (r) of Regulation 3 of Chapter II-2, to the sprinkler pump, to navigation lights, and to the daylight signalling lamp if operated from the main source of power. The power shall be adequate for a period of 36 hours, except that, in the case of ships engaged regularly on voyages of short duration, the Administration may accept a lesser supply if satisfied that the same standard of safety would be attained.

(c) The emergency source of power may be either:

- (i) a generator driven by a suitable prime-mover with an independent fuel supply and with approved starting arrangements; the fuel used shall have a flashpoint of not less than 43°C (110°F); or
 - (ii) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop.
- (d) (i) Where the emergency source of power is a generator there shall be provided a temporary source of emergency power consisting of an accumulator battery of sufficient capacity:
- (1) to supply emergency lighting continuously for half an hour;
 - (2) to close the watertight doors (if electrically operated) but not necessarily to close them all simultaneously;
 - (3) to operate the indicators (if electrically operated) which show whether power-operated watertight doors are open or closed; and
 - (4) to operate the sound signals (if electrically operated) which give warning that power-operated watertight doors are about to close.

The arrangements shall be such that the temporary source of emergency power will come into operation automatically in the event of failure of the main electrical supply.

- (ii) Where the emergency source of power is an accumulator battery, arrangements shall be made to ensure that emergency lighting will automatically come into operation in the event of failure of the main lighting supply.
- (e) An indicator shall be mounted in the machinery space, preferably on the main switchboard, to indicate when any accumulator battery fitted in accordance with this Regulation is being discharged.
- (f) (i) The emergency switchboard shall be installed as near as is practicable to the emergency source of power.
- (ii) Where the emergency source of power is a generator, the emergency switchboard shall be located in the same space as the emergency source of power, unless the operation of the emergency switchboard would thereby be impaired.

- (iii) No accumulator battery fitted in accordance with this Regulation shall be installed in the same space as the emergency switchboard.
- (iv) The Administration may permit the emergency switchboard to be supplied from the main switchboard in normal operation.

(g) Arrangements shall be such that the complete emergency installation will function when the ship is inclined 22½ degrees and/or when the trim of the ship is 10 degrees.

(h) Provision shall be made for the periodic testing of the emergency source of power and the temporary source of power, if provided, which shall include the testing of automatic arrangements.

Regulation 26

Emergency Source of Electrical Power in Cargo Ships

(a) *Cargo ships of 5,000 Tons Gross Tonnage and upwards*

(i) In cargo ships of 5,000 tons gross tonnage and upwards there shall be a self-contained emergency source of power, located to the satisfaction of the Administration above the uppermost continuous deck and outside the machinery casings, to ensure its functioning in the event of fire or other casualty causing failure to the main electrical installation.

(ii) The power available shall be sufficient to supply all those services which are, in the opinion of the Administration, necessary for the safety of all on board in an emergency, due regard being paid to such services as may have to be operated simultaneously. Special consideration shall be given to:

- (1) emergency lighting at every boat station on deck and oversides, in all alleyways, stairways and exits, in the main machinery space and main generating set space, on the navigating bridge and in the chartroom;
- (2) the general alarm; and
- (3) navigation lights if solely electric, and the daylight signalling lamp if operated by the main source of electrical power.

The power shall be adequate for a period of 6 hours.

(iii) The emergency source of power may be either:

- (1) an accumulator (storage) battery capable of carrying the emergency load without recharging or excessive voltage drop; or
- (2) a generator driven by a suitable prime-mover with an independent fuel supply and with starting arrangements to the satisfaction of the Administration. The fuel used shall have a flashpoint of not less than 43°C (110°F).

(iv) Arrangements shall be such that the complete emergency installation will function when the ship is inclined 22½ degrees and/or when the trim of the ship is 10 degrees.

- (v) Provision shall be made for the periodic testing of the complete emergency installation.

(b) *Cargo ships of less than 5,000 Tons Gross Tonnage*

- (i) In cargo ships of less than 5,000 tons gross tonnage there shall be a self-contained emergency source of power located to the satisfaction of the Administration, and capable of supplying the illumination at launching stations and stowage positions of survival craft prescribed in sub-paragraphs (a)(ii), (b)(ii) and (b)(iii) of Regulation 19 of Chapter III, and in addition such other services as the Administration may require, due regard being paid to Regulation 38 of Chapter III.
- (ii) The power available shall be adequate for a period of at least 3 hours.
- (iii) These ships shall also be subject to sub-paragraphs (iii), (iv), and (v) of paragraph (a) of this Regulation.

Regulation 27

Precautions against Shock, Fire and other Hazards of Electrical Origin

(a) *Passenger Ships and Cargo Ships*

- (i) All exposed metal parts of electrical machines or equipment which are not intended to be "live" but are liable to become "live" under fault conditions, shall be earthed (grounded); and all electrical apparatus shall be so constructed and so installed that danger of injury in ordinary handling shall not exist.
- (2) Metal frames of all portable electric lamps, tools and similar apparatus, supplied as ship's equipment and rated in excess of a safety voltage to be prescribed by the Administration shall be earthed (grounded) through a suitable conductor, unless equivalent provisions are made such as by double insulation or by an isolating transformer. The Administration may require additional special precautions for electric lamps, tools or similar apparatus for use in damp spaces.
- (ii) Main and emergency switchboards shall be so arranged as to give easy access back and front, without danger to attendants. The sides and backs and, where necessary, the fronts of switchboards shall be suitably guarded. There shall be non-conducting mats or gratings front and rear where necessary. Exposed current-carrying parts at voltages to earth (ground) exceeding a voltage to be specified by the Administration shall not be installed on the face of any switchboard or control panel.
- (iii) (1) Where the hull return system of distribution is used, special precautions shall be taken to the satisfaction of the Administration.
- (2) Hull return shall not be used in tankers.
- (iv) (1) All metal sheaths and armour of cables shall be electrically continuous and shall be earthed (grounded).

- (2) Where the cables are neither sheathed nor armoured and there might be a risk of fire in the event of an electrical fault, precautions shall be required by the Administration.

- (v) Lighting fittings shall be arranged to prevent temperature rises that would be injurious to the wiring, and to prevent surrounding material from becoming excessively hot.

- (vi) Wiring shall be supported in such a manner as to avoid chafing or other injury.

- (vii) Each separate circuit shall be protected against short circuit. Each separate circuit shall also be protected against overload, except in accordance with Regulation 30 of this Chapter or where the Administration grants an exemption. The current-carrying capacity of each circuit shall be permanently indicated, together with the rating or setting of the appropriate overload protective device.

- (viii) Accumulator batteries shall be suitably housed, and compartments used primarily for their accommodation shall be properly constructed and efficiently ventilated.

(b) *Passenger Ships only*

- (i) Distribution systems shall be so arranged that fire in any main fire zone will not interfere with essential services in any other main fire zone. This requirement will be met if main and emergency feeders passing through any zone are separated both vertically and horizontally as widely as is practicable.

- (ii) Electric cables shall be of a flame retarding type to the satisfaction of the Administration. The Administration may require additional safeguards for electric cables in particular spaces of the ship with a view to the prevention of fire or explosion.

- (iii) In spaces where inflammable mixtures are liable to collect, no electrical equipment shall be installed unless it is of a type which will not ignite the mixture concerned, such as flameproof (explosion proof) equipment.

- (iv) A lighting circuit in a bunker or hold shall be provided with an isolating switch outside the space.

- (v) Joints in all conductors except for low voltage communication circuits shall be made only in junction or outlet boxes. All such boxes or wiring devices shall be so constructed as to prevent the spread of fire from the box or device. Where splicing is employed it shall only be by an approved method such that it retains the original mechanical and electrical properties of the cable.

- (vi) Wiring systems for interior communications essential for safety and for emergency alarm systems shall be arranged to avoid galleys, machinery spaces and other enclosed spaces having a high risk of fire except in so far as it is necessary to provide communication or to give alarm within those spaces. In the case of ships the construction and small size of which do not permit of compliance with these requirements, measures satisfactory to the Administration shall be taken to ensure efficient protection for these wiring systems where

they pass through galleys, machinery spaces and other enclosed spaces having a high risk of fire.

(c) *Cargo Ships only*

Devices liable to arc shall not be installed in any compartment assigned principally to accumulator batteries unless the devices are flameproof (explosion proof).

Regulation 28

Means of Going Astern

(a) *Passenger Ships and Cargo Ships*

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all normal circumstances.

(b) *Passenger Ships only*

The ability of the machinery to reverse the direction of thrust of the propeller in sufficient time, under normal manoeuvring conditions, and so to bring the ship to rest from maximum ahead service speed shall be demonstrated at the initial survey.

Regulation 29

*Steering Gear**

(a) *Passenger Ships and Cargo Ships*

(i) Ships shall be provided with a main steering gear and an auxiliary steering gear to the satisfaction of the Administration.

(ii) The main steering gear shall be of adequate strength and sufficient to steer the ship at maximum service speed. The main steering gear and rudder stock shall be so designed that they are not damaged at maximum astern speed.

(iii) The auxiliary steering gear shall be of adequate strength and sufficient to steer the ship at navigable speed and capable of being brought speedily into action in an emergency.

(iv) The exact position of the rudder, if power operated, shall be indicated at the principal steering station.

(b) *Passenger Ships only*

(i) The main steering gear shall be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in 28 seconds at maximum service speed.

* Reference is made to the Recommendation on Steering Gear for Large Ships, adopted by the Organization by Resolution A.210(VII).

(ii) The auxiliary steering gear shall be operated by power in any case in which the Administration would require a rudder stock of over 228.6 millimetres (9 inches) diameter in way of the tiller.

(iii) Where main steering gear power units and their connexions are fitted in duplicate to the satisfaction of the Administration, and each power unit enables the steering gear to meet the requirements of sub-paragraph (i) of this paragraph, no auxiliary steering gear need be required.

(iv) Where the Administration would require a rudder stock with a diameter in way of the tiller exceeding 228.6 millimetres (9 inches) there shall be provided an alternative steering station located to the satisfaction of the Administration. The remote steering control systems from the principal and alternative steering stations shall be so arranged to the satisfaction of the Administration that failure of either system would not result in inability to steer the ship by means of the other system.

(v) Means satisfactory to the Administration shall be provided to enable orders to be transmitted from the bridge to the alternative steering station.

(c) *Cargo Ships only*

(i) The auxiliary steering gear shall be operated by power in any case in which the Administration would require a rudder stock of over 355.6 millimetres (14 inches) diameter in way of the tiller.

(ii) Where power-operated steering gear units and connexions are fitted in duplicate to the satisfaction of the Administration, and each unit complies with sub-paragraph (iii) of paragraph (a) of this Regulation, no auxiliary steering gear need be required, provided that the duplicate units and connexions operating together comply with sub-paragraph (ii) of paragraph (a) of this Regulation.

Regulation 30

*Electric and Electrohydraulic Steering Gear**

(a) *Passenger Ships and Cargo Ships*

Indicators for running indication of the motors of electric and electrohydraulic steering gear shall be installed in a suitable location to the satisfaction of the Administration.

(b) *All Passenger Ships (irrespective of tonnage) and Cargo Ships of 5,000 Tons Gross Tonnage and upwards*

(i) Electric and electrohydraulic steering gear shall be served by two circuits fed from the main switchboard. One of the circuits may pass through the emergency switchboard, if provided. Each circuit shall have adequate capacity for supplying all the motors which are normally connected to it and which operate simultaneously. If

* Reference is made to the Recommendation on Steering Gear for Large Ships, adopted by the Organization by Resolution A.210(VII).

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A - GENERAL*

Regulation 1

Application

(a) For the purpose of this Chapter:

- (i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the present Convention, or a cargo ship which is converted to a passenger ship on or after that date, all other passenger ships being considered as existing ships.
- (ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the present Convention.
- (iii) A ship which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. An existing ship in such a case shall not as a rule comply to a lesser extent with the requirements for a new ship than it did before. Repairs, alterations and modifications of a major character and outfitting related thereto should meet the requirements for a new ship in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

(b) Unless expressly provided otherwise:

- (i) Regulations 4 to 16 of Part A of this Chapter apply to new ships.
- (ii) Part B of this Chapter applies to new passenger ships carrying more than 36 passengers.
- (iii) Part C of this Chapter applies to new passenger ships carrying not more than 36 passengers.
- (iv) Part D of this Chapter applies to new cargo ships.
- (v) Part E of this Chapter applies to new tankers.
- (c) (i) Part F of this Chapter applies to existing passenger ships carrying more than 36 passengers.

* Reference is made to Recommendation on Safety Measures for Periodically Unattended Machinery Spaces of Cargo Ships additional to those normally considered necessary for an Attended Machinery Space, adopted by the Organization by Resolution A.211(VII).

transfer arrangements are provided in the steering gear room to permit either circuit to supply any motor or combination of motors, the capacity of each circuit shall be adequate for the most severe load condition. The circuits shall be separated throughout their length as widely as is practicable.

- (ii) Short circuit protection only shall be provided for these circuits and motors.

(c) *Cargo Ships of less than 5,000 Tons Gross Tonnage*

- (i) Cargo ships in which electrical power is the sole source of power for both main and auxiliary steering gear shall comply with subparagraphs (i) and (ii) of paragraph (b) of this Regulation, except that if the auxiliary steering gear is powered by a motor primarily intended for other services, paragraph (b)(ii) may be waived, provided that the Administration is satisfied with the protection arrangements.

- (ii) Short circuit protection only shall be provided for motors and power circuits of electrically or electrohydraulically operated main steering gear.

Regulation 31

Location of Emergency Installations in Passenger Ships

The emergency source of electrical power, emergency fire pumps, emergency bilge pumps, batteries of carbon dioxide bottles for fire extinguishing purposes and other emergency installations which are essential for the safety of the ship shall not be installed in a passenger ship forward of the collision bulkhead.

Regulation 32

Communication between Bridge and Engine Room

Ships shall be fitted with two means of communicating orders from the bridge to the engine room. One means shall be an engine room telegraph.

(ii) Existing passenger ships carrying not more than 36 passengers and existing cargo ships shall comply with the following:

- (1) for ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with;
- (2) for ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, but before the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of the 1948 Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with;
- (3) for ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction before the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to existing ships as defined in that Chapter are complied with.

(d) For any existing ship as defined in the present Convention the Administration, in addition to applying the requirements of sub-paragraph (c)(i) of this Regulation, shall decide which of the requirements of this Chapter not contained in Chapter II of the 1948 and 1960 Conventions shall be applied.

(e) The Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

(f) In the case of passenger ships which are employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, such as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements, provided that they comply fully with the provisions of:

- (i) the Rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971, and
- (ii) the Rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973, when it comes into force.

Regulation 2

Basic Principles

The purpose of this Chapter is to require the fullest practicable degree of fire protection, fire detection and fire extinction in ships. The following basic

principles underlie the Regulations in this Chapter and are embodied in the Regulations as appropriate, having regard to the type of ships and the potential fire hazard involved:

- (a) division of ship into main vertical zones by thermal and structural boundaries;
- (b) separation of accommodation spaces from the remainder of the ship by thermal and structural boundaries;
- (c) restricted use of combustible materials;
- (d) detection of any fire in the zone of origin;
- (e) containment and extinction of any fire in the space of origin;
- (f) protection of means of escape or access for fire fighting;
- (g) ready availability of fire-extinguishing appliances;
- (h) minimization of possibility of ignition of inflammable* cargo vapour.

Regulation 3

Definitions

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise:

(a) "Non-combustible material" means a material which neither burns nor gives off inflammable vapours in sufficient quantity for self-ignition when heated to approximately 750°C (1,382°F) this being determined to the satisfaction of the Administration by an established test procedure.† Any other material is a combustible material.

(b) "A Standard Fire Test" is one in which specimens of the relevant bulkheads or decks are exposed in a test furnace to temperatures corresponding approximately to the standard time-temperature curve. The specimen shall have an exposed surface of not less than 4.65 square metres (50 square feet) and height (or length of deck) of 2.44 metres (8 feet) resembling as closely as possible the intended construction and including where appropriate at least one joint. The standard time-temperature curve is defined by a smooth curve drawn through the following points:

at the end of the first 5 minutes	- 538°C (1,000°F)
" " " " " 10 "	- 704°C (1,300°F)
" " " " " 30 "	- 843°C (1,550°F)
" " " " " 60 "	- 927°C (1,700°F)

* "Inflammable" has the same meaning as "flammable".

† Reference is made to Recommendation on Test Method for Qualifying Marine Construction Materials as Non-Combustible, adopted by the Organization by Resolution A.270(VIII).

(c) "A" Class Divisions" are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following:

- (i) they shall be constructed of steel or other equivalent material;
- (ii) they shall be suitably stiffened;
- (iii) they shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of smoke and flame to the end of the one-hour standard fire test;
- (iv) they shall be insulated with approved non-combustible materials such that the average temperature of the unexposed side will not rise more than 139°C (250°F) above the original temperature, nor will the temperature, at any one point, including any joint, rise more than 180°C (325°F) above the original temperature, within the time listed below:

Class "A-60"	60 minutes
Class "A-30"	30 minutes
Class "A-15"	15 minutes
Class "A-0"	0 minutes

- (v) the Administration may require a test of a prototype bulkhead or deck to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.*

(d) "B" Class Divisions" are those divisions formed by bulkheads, decks, ceilings or linings which comply with the following:

- (i) they shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of flame to the end of the first one-half hour of the standard fire test;
- (ii) they shall have an insulation value such that the average temperature of the unexposed side will not rise more than 139°C (250°F) above the original temperature, nor will the temperature at any one point, including any joint, rise more than 225°C (405°F) above the original temperature, within the time listed below:

Class "B-15"	15 minutes
Class "B-0"	0 minutes

- (iii) they shall be constructed of approved non-combustible materials and all materials entering into the construction and erection of "B" Class divisions shall be non-combustible, except where in accordance with Parts C and D of this Chapter the use of combustible material is not precluded, in which case it shall comply with the temperature rise limitation specified in sub-paragraph (ii) of this paragraph up to the end of the first one-half hour of the standard fire test;
- (iv) the Administration may require a test of a prototype division to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.*

(e) "C" Class Divisions" shall be constructed of approved non-combustible materials. They need meet no requirements relative to the passage of smoke and flame nor the limiting of temperature rise.

(f) "Continuous B" Class Ceilings or Linings" are those "B" Class ceilings or linings which terminate only at an "A" or "B" Class division.

(g) "Steel or Other Equivalent Material". Where the words "steel or other equivalent material" occur, "equivalent material" means any material which, by itself or due to insulation provided, has structural and integrity properties equivalent to steel at the end of the applicable fire exposure to the standard fire test (e.g. aluminium alloy with appropriate insulation).

(h) "Low Flame Spread" means that the surface thus described will adequately restrict the spread of flame, this being determined to the satisfaction of the Administration by an established test procedure.

(i) "Main Vertical Zones" are those sections into which the hull, superstructure, and deckhouses are divided by "A" Class divisions, the mean length of which on any one deck does not in general exceed 40 metres (131 feet).

(j) "Accommodation Spaces" are those used for public spaces, corridors, lavatories, cabins, offices, crew quarters, barber shops, isolated pantries and lockers and similar spaces.

(k) "Public Spaces" are those portions of the accommodation which are used for halls, dining rooms, lounges and similar permanently enclosed spaces.

(l) "Service Spaces" are those used for galleys, main pantries, stores (except isolated pantries and lockers), mail and specie rooms, workshops other than those forming part of machinery spaces, and similar spaces and trunks to such spaces.

(m) "Cargo Spaces" are all spaces used for cargo (including cargo oil tanks) and trunks to such spaces.

(n) "Special Category Spaces" are those enclosed spaces above or below the bulkhead deck intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks for their own propulsion, into and from which such vehicles can be driven and to which passengers have access.

(o) "Machinery Spaces of Category A" are all spaces which contain:

- (i) internal combustion type machinery used either for main propulsion purposes, or for other purposes where such machinery has in the aggregate a total power output of not less than 373 kW, or
 - (ii) any oil-fired boiler or oil fuel unit; and trunks to such spaces.
- (p) "Machinery Spaces" are all machinery spaces of Category A and all other spaces containing propelling machinery, boilers, oil fuel units, steam and internal combustion engines, generators and major electrical machinery, oil filling stations, refrigerating, stabilizing, ventilation and air conditioning machinery, and similar spaces; and trunks to such spaces.

* Reference is made to Recommendation for Fire Test Procedures for "A" and "B" Class Divisions, adopted by the Organization by Resolutions A.163(ES.IV) and A.215(VII).

deck the control stations, the various fire sections enclosed by "A" Class divisions, the sections enclosed by "B" Class divisions (if any), together with particulars of the fire alarms, detecting systems, the sprinkler installation (if any), the fire-extinguishing appliances, means of access to different compartments, decks, etc. and the ventilating system including particulars of the fan control positions, the position of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy at all times shall be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date, any alterations being recorded thereon as soon as practicable. Description in such plans and booklets shall be in the national language. If the language is neither English nor French, a translation into one of those languages shall be included. In addition, instructions concerning the maintenance and operation of all the equipment and installations on board for the fighting and containment of fire shall be kept under one cover, readily available in an accessible position.

Regulation 5

Fire Pumps, Fire Mains, Hydrants and Hoses

(a) *Total Capacity of Fire Pumps*

- (i) In a passenger ship, the required fire pumps shall be capable of delivering for fire-fighting purposes a quantity of water, at the appropriate pressure prescribed below, not less than two-thirds of the quantity required to be dealt with by the bilge pumps when employed for bilge pumping.
- (ii) In a cargo ship, the required fire pumps, other than the emergency pump (if any), shall be capable of delivering for fire-fighting purposes a quantity of water, at the appropriate pressure prescribed, not less than four-thirds of the quantity required under Regulation 18 of Chapter II-1 to be dealt with by each of the independent bilge pumps in a passenger ship of the same dimensions when employed on bilge pumping, provided that in no cargo ship need the total required capacity of the fire pumps exceed 180 cubic metres per hour.

(b) *Fire Pumps*

- (i) The fire pumps shall be independently driven. Sanitary, ballast, bilge or general service pumps may be accepted as fire pumps, provided that they are not normally used for pumping oil and that if they are subject to occasional duty for the transfer or pumping of fuel oil, suitable change-over arrangements are fitted.
- (ii) (1) In passenger ships carrying more than 36 passengers, each of the required fire pumps shall have a capacity not less than 80 per cent of the total required capacity divided by the minimum number of required fire pumps and each such pump shall in any event be capable of delivering at least the two required jets of water. These fire pumps shall be capable of supplying the fire main system under the required conditions.

(q) "Oil Fuel Unit" means the equipment used for the preparation of oil fuel for delivery to an oil-fired boiler, or equipment used for the preparation of delivery of heated oil to an internal combustion engine, and includes any oil pressure pumps, filters and heaters dealing with oil at a pressure more than 1.8 kilogrammes per square centimetre (25 pounds per square inch) gauge.

(r) "Control Stations" are those spaces in which the ship's radio or main navigating equipment or the emergency source of power is located or where the fire recording or fire control equipment is centralized.

(s) "Rooms containing Furniture and Furnishings of Restricted Fire Risk" are, for the purpose of Regulation 20 of this Chapter, those rooms containing furniture and furnishings of restricted fire risk (whether cabins, public spaces, offices or other types of accommodation) in which:

- (i) all case furniture such as desks, wardrobes, dressing tables, bureaux, dressers, is constructed entirely of approved non-combustible materials, except that a combustible veneer not exceeding 2 millimetres ($\frac{1}{16}$ inch) may be used on the working surface of such articles;
 - (ii) all free-standing furniture such as chairs, sofas, tables, is constructed with frames of non-combustible materials;
 - (iii) all draperies, curtains and other suspended textile materials have, to the satisfaction of the Administration, qualities of resistance to the propagation of flame not inferior to those of wool weighing 0.8 kilogrammes per square metre (24 ounces per square yard);
 - (iv) all floor coverings have, to the satisfaction of the Administration, qualities of resistance to the propagation of flame not inferior to those of an equivalent woollen material used for the same purpose; and
 - (v) all exposed surfaces of bulkheads, linings and ceilings have low flame-spread characteristics.
- (t) "Bulkhead deck" is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.
- (u) "Deadweight" is the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load water line corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.
- (v) "Lightweight" is the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, together with passengers, and crew and their effects.
- (w) "Combination carrier" is a tanker designed to carry oil or alternatively solid cargoes in bulk.

Regulation 4

Fire Control Plans

There shall be permanently exhibited in all new and existing ships for the guidance of the ship's officers general arrangement plans showing clearly for each

Where more pumps than the minimum of required pumps are installed the capacity of such additional pumps shall be to the satisfaction of the Administration.

- (2) In all other types of ships, each of the required fire pumps (other than any emergency pump required by Regulation 52 of this Chapter) shall have a capacity not less than 80 per cent of the total required capacity divided by the number of required fire pumps, and shall in any event be capable of supplying the fire main system under the required conditions.

Where more pumps than required are installed their capacity shall be to the satisfaction of the Administration.

- (iii) Relief valves shall be provided in conjunction with all fire pumps if the pumps are capable of developing a pressure exceeding the design pressure of the water service pipes, hydrants and hoses. These valves shall be so placed and adjusted as to prevent excessive pressure in any part of the fire main system.

(c) *Pressure in the Fire Main*

- (i) The diameter of the fire main and water service pipes shall be sufficient for the effective distribution of the maximum required discharge from two fire pumps operating simultaneously, except that in the case of cargo ships the diameter need only be sufficient for the discharge of 140 cubic metres per hour.

- (ii) With the two pumps simultaneously delivering through nozzles specified in paragraph (g) of this Regulation the quantity of water specified in sub-paragraph (i) of this paragraph, through any adjacent hydrants, the following minimum pressures shall be maintained at all hydrants:

Passenger ships:

4,000 tons gross tonnage and upwards

3.2 kilogrammes per square centimetre (45 pounds per square inch)

1,000 tons gross tonnage and upwards but under 4,000 tons gross tonnage

2.8 kilogrammes per square centimetre (40 pounds per square inch)

Under 1,000 tons gross tonnage

To the satisfaction of the Administration

Cargo ships:

6,000 tons gross tonnage and upwards

2.8 kilogrammes per square centimetre (40 pounds per square inch)

1,000 tons gross tonnage and upwards but under 6,000 tons gross tonnage

2.6 kilogrammes per square centimetre (37 pounds per square inch)

Under 1,000 tons gross tonnage

To the satisfaction of the Administration

(d) *Number and Position of Hydrants*

The number and position of the hydrants shall be such that at least two jets of water not emanating from the same hydrant, one of which shall be from a single length of hose, may reach any part of the ship normally accessible to the passengers or crew while the ship is being navigated.

(e) *Pipes and Hydrants*

- (i) Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for fire mains and hydrants unless adequately protected. The pipes and hydrants shall be so placed that the fire hoses may be easily coupled to them. In ships where deck cargo may be carried, the positions of the hydrants shall be such that they are always readily accessible and the pipes shall be arranged as far as practicable to avoid risk of damage by such cargo. Unless there is provided one hose and nozzle for each hydrant in the ship, there shall be complete interchangeability of hose couplings and nozzles.

- (ii) A cock or valve shall be fitted to serve each fire hose so that any fire hose may be removed while the fire pumps are at work.

(f) *Fire Hoses*

Fire hoses shall be of material approved by the Administration and sufficient in length to project a jet of water to any of the spaces in which they may be required to be used. Their maximum length shall be to the satisfaction of the Administration. Each hose shall be provided with a nozzle and the necessary couplings. Hoses specified in this Chapter as "fire hoses" shall together with any necessary fittings and tools be kept ready for use in conspicuous positions near the water service hydrants or connections. Additionally in interior locations in passenger ships carrying more than 36 passengers, fire hoses shall be connected to the hydrants at all times.

(g) *Nozzles*

- (i) For the purposes of this Chapter, standard nozzle sizes shall be 12 millimetres ($\frac{1}{2}$ inch), 16 millimetres ($\frac{5}{8}$ inch) and 19 millimetres ($\frac{3}{4}$ inch) or as near thereto as possible. Larger diameter nozzles may be permitted at the discretion of the Administration.
- (ii) For accommodation and service spaces, a nozzle size greater than 12 millimetres ($\frac{1}{2}$ inch) need not be used.
- (iii) For machinery spaces and exterior locations, the nozzle size shall be such as to obtain the maximum discharge possible from two jets at the pressure mentioned in paragraph (c) of this Regulation from the smallest pump, provided that a nozzle size greater than 19 millimetres ($\frac{3}{4}$ inch) need not be used.
- (iv) For machinery spaces or in similar spaces where the risk of spillage of oil exists, the nozzles shall be suitable for spraying water on oil or alternatively shall be of a dual purpose type.

(h) *International Shore Connexion*

Standard dimensions of flanges for the international shore connexion required in this Chapter to be installed in the ship shall be in accordance with the following table:

Description	Dimension
Outside diameter	178 millimetres (7 inches)
Inner diameter	64 millimetres (2½ inches)
Bolt circle diameter	132 millimetres (5¼ inches)
Slots in flange	4 holes 19 millimetres (¾ inch) in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery
Flange thickness	14.5 millimetres (⅝ inch) minimum
Bolts and nuts	4, each of 16 millimetres (⅝ inch) diameter, 50 millimetres (2 inches) in length

The connexion shall be constructed of material suitable for 10.5 kilogrammes per square centimetre (150 pounds per square inch) service. The flange shall have a flat face on one side and the other shall have permanently attached thereto a coupling that will fit the ship's hydrant and hose. The connexion shall be kept aboard the ship together with a gasket of any material suitable for 10.5 kilogrammes per square centimetre (150 pounds per square inch) service, together with four 16 millimetre (⅝ inch) bolts, 50 millimetres (2 inches) in length and eight washers.

Regulation 6*Miscellaneous Items*

- (a) Electric radiators, if used, shall be fixed in position and so constructed as to reduce fire risks to a minimum. No such radiators shall be fitted with an element so exposed that clothing, curtains, or other similar materials can be scorched or set on fire by heat from the element.
- (b) Cellulose-nitrate based films shall not be used for cinematograph installations.

Regulation 7*Fire Extinguishers*

- (a) All fire extinguishers shall be of approved types and designs.
 - (i) The capacity of required portable fluid extinguishers shall be not more than 13.5 litres (3 gallons) and not less than 9 litres (2 gallons). Other extinguishers shall not be in excess of the equivalent portability of the 13.5 litre (3 gallons) fluid extinguisher and shall not be less than the fire-extinguishing equivalent of a 9 litre (2 gallons) fluid extinguisher.
 - (ii) The Administration shall determine the equivalents of fire extinguishers.

(b) Spare charges shall be provided in accordance with requirements to be specified by the Administration.

(c) Fire extinguishers containing an extinguishing medium which, in the opinion of the Administration, either by itself or under expected conditions of use gives off toxic gases in such quantities as to endanger persons shall not be permitted.

(d) A portable froth applicator unit shall consist of an inductor type of air-froth nozzle capable of being connected to the fire main by a fire hose, together with a portable tank containing at least 20 litres (4½ gallons) of froth-making liquid and one spare tank. The nozzle shall be capable of producing effective froth suitable for extinguishing an oil fire, at the rate of at least 1.5 cubic metres (53 cubic feet) per minute.

(e) Fire extinguishers shall be periodically examined and subjected to such tests as the Administration may require.

(f) One of the portable fire extinguishers intended for use in any space shall be stowed near the entrance to that space.

Regulation 8*Fixed Gas Fire-Extinguishing Systems*

(a) The use of a fire-extinguishing medium which, in the opinion of the Administration, either by itself or under expected conditions of use gives off toxic gases in such quantities as to endanger persons shall not be permitted.

(b) Where provision is made for the injection of gas for fire-extinguishing purposes, the necessary pipes for conveying the gas shall be provided with control valves or cocks so marked as to indicate clearly the compartments to which the pipes are led. Suitable provision shall be made to prevent inadvertent admission of the gas to any compartment. Where cargo spaces fitted with such a system for fire protection are used as passenger spaces the gas connexion shall be blanked during such use.

(c) The piping shall be arranged so as to provide effective distribution of fire-extinguishing gas.

(d) (i) When carbon dioxide is used as the extinguishing medium in cargo spaces, the quantity of gas available shall be sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 per cent of the gross volume of the largest cargo compartment in the ship which is capable of being sealed.

(ii) When carbon dioxide is used as an extinguishing medium for machinery spaces of Category A the quantity of gas carried shall be sufficient to give a minimum quantity of free gas equal to the larger of the following quantities, either:

- (1) 40 per cent of the gross volume of the largest space, the volume to include the casing up to the level at which the horizontal area of the casing is 40 per cent or less of the horizontal area

of the space concerned taken midway between the tank top and the lowest part of the casing; or

(2) 35 per cent of the entire volume of the largest space including the casing;

provided that the above-mentioned percentages may be reduced to 35 per cent and 30 per cent respectively for cargo ships of less than 2,000 tons gross tonnage; provided also that if two or more machinery spaces of Category A are not entirely separate they shall be considered as forming one compartment.

- (iii) Where the volume of free air contained in air receivers in any machinery space of Category A is such that, if released in such space in the event of fire, such release of air within that space would seriously affect the efficiency of the fixed fire-extinguishing installation, the Administration shall require the provision of an additional quantity of carbon dioxide.
- (iv) When carbon dioxide is used as an extinguishing medium both for cargo spaces and for machinery spaces of Category A the quantity of gas need not be more than the maximum required either for the largest cargo compartment or machinery space.
- (v) For the purpose of this paragraph the volume of carbon dioxide shall be calculated at 0.56 cubic metres to the kilogramme (9 cubic feet to the pound).
- (vi) When carbon dioxide is used as the extinguishing medium for machinery spaces of Category A the fixed piping system shall be such that 85 per cent of the gas can be discharged into the space within 2 minutes.
- (vii) Carbon dioxide bottle storage rooms shall be situated at a safe and readily accessible position and shall be effectively ventilated to the satisfaction of the Administration. Any entrance to such storage rooms shall preferably be from the open deck, and in any case shall be independent of the protected space. Access doors shall be gas-tight and bulkheads and decks which form the boundaries of such rooms shall be gastight and adequately insulated.
- (c) (i) Where gas other than carbon dioxide or steam as permitted by paragraph (f) of this Regulation is produced on the ship and is used as an extinguishing medium, it shall be a gaseous product of fuel combustion in which the oxygen content, the carbon monoxide content, the corrosive elements and any solid combustible elements have been reduced to a permissible minimum.
- (ii) Where such gas is used as the extinguishing medium in a fixed fire-extinguishing system for the protection of machinery spaces of Category A it shall afford protection equivalent to that provided by a fixed carbon dioxide system.
- (iii) Where such gas is used as the extinguishing medium in a fixed fire-extinguishing system for the protection of cargo spaces a sufficient quantity of such gas shall be available to supply hourly a volume of free gas at least equal to 25 per cent of the gross volume of the largest compartment protected in this way for a period of 72 hours.

(f) In general, the Administration shall not permit the use of steam as a fire-extinguishing medium in fixed fire-extinguishing systems of new ships. Where the use of steam is permitted by the Administration it shall be used only in restricted areas as an addition to the required fire-extinguishing medium and with the proviso that the boiler or boilers available for supplying steam shall have an evaporation of at least 1 kilogramme of steam per hour for each 0.75 cubic metres (1 pound of steam per hour per 12 cubic feet) of the gross volume of the largest space so protected. In addition to complying with the foregoing requirements the systems in all respects shall be as determined by, and to the satisfaction of the Administration.

(g) Means shall be provided for automatically giving audible warning of the release of fire-extinguishing gas into any space to which personnel normally have access. The alarm shall operate for a suitable period before the gas is released.

(h) The means of control of any such fixed gas fire-extinguishing system shall be readily accessible and simple to operate and shall be grouped together in as few locations as possible at positions not likely to be cut off by a fire in the protected space.

Regulation 9

Fixed Froth Fire-Extinguishing Systems in Machinery Spaces

(a) Any required fixed froth fire-extinguishing system in machinery spaces shall be capable of discharging through fixed discharge outlets in not more than five minutes, a quantity of froth sufficient to cover to a depth of 150 millimetres (6 inches) the largest single area over which oil fuel is liable to spread. The system shall be capable of generating froth suitable for extinguishing oil fires. Means shall be provided for effective distribution of the froth through a permanent system of piping and control valves or cocks to suitable discharge outlets, and for the froth to be effectively directed by fixed sprayers on other main fire hazards in the protected space. The expansion ratio of the froth shall not exceed 12 to 1.

(b) The means of control of any such systems shall be readily accessible and simple to operate and shall be grouped together in as few locations as possible at positions not likely to be cut off by a fire in the protected space.

Regulation 10

Fixed High Expansion Froth Fire-Extinguishing Systems in Machinery Spaces

(a) (i) Any required fixed high expansion froth system in machinery spaces shall be capable of rapidly discharging through fixed discharge outlets a quantity of froth sufficient to fill the greatest space to be protected at a rate of at least 1 metre (3.3 feet) in depth per minute. The quantity of froth-forming liquid available shall be sufficient to produce a volume of froth equal to five times the volume of the largest space to be protected. The expansion ratio of the froth shall not exceed 1,000 to 1.

(ii) The Administration may permit alternative arrangements and discharge rates provided that it is satisfied that equivalent protection is achieved.

(b) Supply ducts for delivering froth, air intakes to the froth generator and the number of froth-producing units shall in the opinion of the Administration be such as will provide effective froth production and distribution.

(c) The arrangement of the froth generator delivery ducting shall be such that a fire in the protected space will not affect the froth-generating equipment.

(d) The froth generator, its sources of power supply, froth-forming liquid and means of controlling the system shall be readily accessible and simple to operate and shall be grouped in as few locations as possible at positions not likely to be cut off by fire in the protected space.

Regulation 11

Fixed Pressure Water-Spraying Fire-Extinguishing Systems in Machinery Spaces

(a) Any required fixed pressure water-spraying fire-extinguishing system in machinery spaces shall be provided with spraying nozzles of an approved type.

(b) The number and arrangement of the nozzles shall be to the satisfaction of the Administration and be such as to ensure an effective average distribution of water of at least 5 litres per square metre (0.1 gallon per square foot) per minute in the spaces to be protected. Where increased application rates are considered necessary, these shall be to the satisfaction of the Administration. Nozzles shall be fitted above bilges, tank tops and other areas over which oil fuel is liable to spread and also above other specific fire hazards in the machinery spaces.

(c) The system may be divided into sections, the distribution valves of which shall be operated from easily accessible positions outside the spaces to be protected and which will not be readily cut off by an outbreak of fire.

(d) The system shall be kept charged at the necessary pressure and the pump supplying the water for the system shall be put automatically into action by a pressure drop in the system.

(e) The pump shall be capable of simultaneously supplying at the necessary pressure all sections of the system in any one compartment to be protected. The pump and its controls shall be installed outside the space or spaces to be protected. It shall not be possible for a fire in the space or spaces protected by the water-spraying system to put the system out of action.

(f) The pump may be driven by independent internal combustion type machinery but if it is dependent upon power being supplied from the emergency generator fitted in compliance with the provisions of Regulation 25 or Regulation 26 as appropriate of Chapter II-1 of the present Convention that generator shall be arranged to start automatically in case of main power failure so that power for the pump required by paragraph (e) of this Regulation is immediately

available. When the pump is driven by independent internal combustion type machinery it shall be so situated that a fire in the protected space will not affect the air supply to the machinery.

(g) Precautions shall be taken to prevent the nozzles from becoming clogged by impurities in the water or corrosion of piping, nozzles, valves and pump.

Regulation 12

Automatic Sprinkler and Fire Alarm and Fire Detection Systems

(i) Any required automatic sprinkler and fire alarm and fire detection system shall be capable of immediate operation at all times and no action by the crew shall be necessary to set it in operation. It shall be of the wet pipe type but small exposed sections may be of the dry pipe type where in the opinion of the Administration this is a necessary precaution. Any parts of the system which may be subjected to freezing temperatures in service shall be suitably protected against freezing. It shall be kept charged at the necessary pressure and shall have provision for a continuous supply of water as required in this Regulation.

(ii) Each section of sprinklers shall include means for giving a visual and audible alarm signal automatically at one or more indicating units whenever any sprinkler comes into operation. Such units shall give an indication of any fire and its location in any space served by the system and shall be centralized on the navigating bridge or in the main fire control station, which shall be so manned or equipped as to ensure that any alarm from the system is immediately received by a responsible member of the crew. Such alarm systems shall be constructed so as to indicate if any fault occurs in the system.

(i) Sprinklers shall be grouped into separate sections, each of which shall contain not more than 200 sprinklers. Any section of sprinklers shall not serve more than two decks and shall not be situated in more than one main vertical zone, except that an Administration, if it is satisfied that the protection of the ship against fire will not thereby be reduced, may permit such a section of sprinklers to serve more than two decks or to be situated in more than one main vertical zone.

(ii) Each section of sprinklers shall be capable of being isolated by one stop valve only. The stop valve in each section shall be readily accessible and its location shall be clearly and permanently indicated. Means shall be provided to prevent the operation of the stop valves by any unauthorized person.

(iii) A gauge indicating the pressure in the system shall be provided at each section stop valve and at a central station.

(iv) The sprinklers shall be resistant to corrosion by marine atmospheres. In accommodation and service spaces the sprinklers shall come into operation within the temperature range of 68°C (155°F) and 79°C (175°F), except that in locations such as drying rooms, where high ambient temperatures might be expected, the operating temperature

may be increased by not more than 30°C (54°F) above the maximum deck head temperature.

- (v) A list or plan shall be displayed at each indicating unit showing the spaces covered and the location of the zone in respect of each section. Suitable instructions for testing and maintenance shall be available.

(c) Sprinklers shall be placed in an overhead position and spaced in a suitable pattern to maintain an average application rate of not less than 5 litres per square metre (0.1 gallon per square foot) per minute over the nominal area covered by the sprinklers. Alternatively, the Administration may permit the use of sprinklers providing such other amount of water suitably distributed as has been shown to the satisfaction of the Administration to be not less effective.

- (d) (i) A pressure tank having a volume equal to at least twice that of the charge of water specified in this sub-paragraph shall be provided. The tank shall contain a standing charge of fresh water, equivalent to the amount of water which would be discharged in one minute by the pump referred to in sub-paragraph (e)(ii) of this Regulation, and the arrangements shall provide for maintaining such air pressure in the tank to ensure that where the standing charge of fresh water in the tank has been used the pressure will be not less than the working pressure of the sprinkler, plus the pressure due to a head of water measured from the bottom of the tank to the highest sprinkler in the system. Suitable means of replenishing the air under pressure and of replenishing the fresh water charge in the tank shall be provided. A glass gauge shall be provided to indicate the correct level of the water in the tank.

- (ii) Means shall be provided to prevent the passage of sea water into the tank.

(e) (i) An independent power pump shall be provided solely for the purpose of continuing automatically the discharge of water from the sprinklers. The pump shall be brought into action automatically by the pressure drop in the system before the standing fresh water charge in the pressure tank is completely exhausted.

- (ii) The pump and the piping system shall be capable of maintaining the necessary pressure at the level of the highest sprinkler to ensure a continuous output of water sufficient for the simultaneous coverage of a minimum area of 280 square metres (3,000 square feet) at the application rate specified in paragraph (c) of this Regulation.

(iii) The pump shall have fitted on the delivery side a test valve with a short open-ended discharge pipe. The effective area through the valve and pipe shall be adequate to permit the release of the required pump output while maintaining the pressure in the system specified in sub-paragraph (d)(i) of this Regulation.

- (iv) The sea inlet to the pump shall wherever possible be in the space containing the pump and shall be so arranged that when the ship is afloat it will not be necessary to shut off the supply of sea water to the pump for any purpose other than the inspection or repair of the pump.

(f) The sprinkler pump and tank shall be situated in a position reasonably remote from any machinery space of Category A and shall not be situated in any space required to be protected by the sprinkler system.

(g) There shall be not less than two sources of power supply for the sea water pump and automatic alarm and detection system. Where the sources of power for the pump are electrical, these shall be a main generator and an emergency source of power. One supply for the pump shall be taken from the main switchboard, and one from the emergency switchboard by separate feeders reserved solely for that purpose.

The feeders shall be arranged so as to avoid galleys, machinery spaces and other enclosed spaces of high fire risk except in so far as it is necessary to reach the appropriate switchboards, and shall be run to an automatic change-over switch situated near the sprinkler pump. This switch shall permit the supply of power from the main switchboard so long as a supply is available therefrom, and be so designed that upon failure of that supply it will automatically change over to the supply from the emergency switchboard. The switches on the main switchboard and the emergency switchboard shall be clearly labelled and normally kept closed. No other switch shall be permitted in the feeders concerned. One of the sources of power supply for the alarm and detection system shall be an emergency source. Where one of the sources of power for the pump is an internal combustion-type engine it shall, in addition to complying with the provisions of paragraph (f) of this Regulation, be so situated that a fire in any protected space will not affect the air supply to the machinery.

(h) The sprinkler system shall have a connection from the ship's fire main by way of a lockable screw-down non-return valve at the connection which will prevent a backflow from the sprinkler system to the fire main.

- (i) (i) A test valve shall be provided for testing the automatic alarm for each section of sprinklers by a discharge of water equivalent to the operation of one sprinkler. The test valve for each section shall be situated near the stop valve for that section.

(ii) Means shall be provided for testing the automatic operation of the pump, on reduction of pressure in the system.

(iii) Switches shall be provided at one of the indicating positions referred to in sub-paragraph (a)(ii) of this Regulation which will enable the alarm and the indicators for each section of sprinklers to be tested.

- (j) Spare sprinkler heads shall be provided for each section of sprinklers to the satisfaction of the Administration.

Regulation 13

Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems

Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers

- (a) (i) Any required automatic fire alarm and fire detection system shall be capable of immediate operation at all times and no action of the crew shall be necessary to set it in operation.

(ii) Each section of detectors shall include means for giving a visual and audible alarm signal automatically at one of more indicating units whenever any detector comes into operation. Such units shall give an indication of any fire and its location in any space served by the system and shall be centralized on the navigating bridge or in the main fire control station which shall be so manned or equipped as to ensure that any alarm from the system is immediately received by a responsible member of the crew. Such alarm system shall be constructed so as to indicate if any fault occurs in the system.

(b) Detectors shall be grouped into separate sections each covering not more than 50 rooms served by such a system and containing not more than 100 detectors. A section of detectors shall not serve spaces on both the port and starboard sides of the ship nor on more than one deck and neither shall it be situated in more than one main vertical zone except that the Administration, if it is satisfied that the protection of the ship against fire will not thereby be reduced, may permit such a section of detectors to serve both the port and starboard sides of the ship and more than one deck.

(c) The system shall be operated by an abnormal air temperature, by an abnormal concentration of smoke or by other factors indicative of incipient fire in any one of the spaces to be protected. Systems which are sensitive to air temperature shall not operate at less than 57°C (135°F) and shall operate at a temperature not greater than 74°C (165°F) when the temperature increase to those levels is not more than 1°C (1.8°F) per minute. At the discretion of the Administration the permissible temperature of operation may be increased to 30°C (54°F) above the maximum deckhead temperature in drying rooms and similar places of a normally high ambient temperature. Systems which are sensitive to smoke concentration shall operate on the reduction of the intensity of a transmitted light beam by an amount to be determined by the Administration. Other equally effective methods of operation may be accepted at the discretion of the Administration. The detection system shall not be used for any purpose other than fire detection.

(d) The detectors may be arranged to operate the alarm by the opening or closing of contacts or by other appropriate methods. They shall be fitted in an overhead position and shall be suitably protected against impact and physical damage. They shall be suitable for use in a marine atmosphere. They shall be placed in an open position clear of beams and other objects likely to obstruct the flow of hot gases or smoke to the sensitive element. Detectors operated by the closing of contacts shall be of the sealed contact type and the circuit shall be continuously monitored to indicate fault conditions.

(e) At least one detector shall be installed in each space where detection facilities are required and there shall be not less than one detector for each 37 square metres (400 square feet) of deck area. In large spaces the detectors shall be arranged in a regular pattern so that no detector is more than 9 metres (30 feet) from another detector or more than 4.5 metres (15 feet) from a bulkhead.

(f) There shall be not less than two sources of power supply for the electrical equipment used in the operation of the fire alarm and fire detection system, one of which shall be an emergency source. The supply shall be provided by separate feeders reserved solely for that purpose. Such feeders shall run to a change-over switch situated in the control station for the fire detection system. The wiring

system shall be so arranged to avoid galleys, machinery spaces and other enclosed spaces having a high fire risk except in so far as it is necessary to provide for fire detection in such spaces or to reach the appropriate switchboard.

(g) (i) A list or plan shall be displayed adjacent to each indicating unit showing the spaces covered and the location of the zone in respect of each section. Suitable instructions for testing and maintenance shall be available.

(ii) Provision shall be made for testing the correct operation of the detectors and the indicating units by supplying means for applying hot air or smoke at detector positions.

(h) Spare detector heads shall be provided for each section of detectors to the satisfaction of the Administration.

Requirements for all other types of ships

(i) All required fire detection systems shall be capable of automatically indicating the presence or indication of fire and also its location. Indicators shall be centralized either on the navigating bridge or in other control stations which are provided with a direct communication with the bridge. The Administration may permit the indicators to be distributed among several stations.

(j) In passenger ships electrical equipment used in the operation of required fire detection systems shall have two separate sources of power, one of which shall be an emergency source.

(k) The alarm system shall operate both audible and visible signals at the main stations referred to in paragraph (i) of this Regulation. Detection systems for cargo spaces need not have audible alarms.

Regulation 14

Fireman's Outfit

A fireman's outfit shall consist of:

(a) Personal equipment comprising:

(i) Protective clothing of material to protect the skin from the heat radiating from the fire and from burns and scalding by steam. The outer surface shall be water-resistant.

(ii) Boots and gloves of rubber or other electrically non-conducting material.

(iii) A rigid helmet providing effective protection against impact.

(iv) An electric safety lamp (hand lantern) of an approved type with a minimum burning period of three hours.

(v) An axe to the satisfaction of the Administration.

(b) A breathing apparatus of an approved type which may be either:

- (i) A smoke helmet or smoke mask which shall be provided with a suitable air pump and a length of air hose sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces. If, in order to comply with this subparagraph, an air hose exceeding 36 metres (120 feet) in length would be necessary, a self-contained breathing apparatus shall be substituted or provided in addition as determined by the Administration, or
- (ii) a self-contained breathing apparatus which shall be capable of functioning for a period of time to be determined by the Administration.

For each breathing apparatus a fireproof lifeline of sufficient length and strength shall be provided capable of being attached by means of a snaphook to the harness of the apparatus or to a separate belt in order to prevent the breathing apparatus becoming detached when the lifeline is operated.

Regulation 15

Ready Availability of Fire-Extinguishing Appliances

In all new and existing ships, fire-extinguishing appliances shall be kept in good order and available for immediate use at all times during the voyage.

Regulation 16

Acceptance of Substitutes

Where in this Chapter any special type of appliance, apparatus, extinguishing medium or arrangement is specified in any new and existing ships, any other type of appliance etc., may be allowed, provided the Administration is satisfied that it is not less effective.

PART B - FIRE SAFETY MEASURES FOR PASSENGER SHIPS CARRYING MORE THAN 36 PASSENGERS

Regulation 17

Structure

The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material. For the purpose of applying the definition of steel or other equivalent material as given in Regulation 3(g) of this Chapter the "applicable fire exposure" shall be according to the integrity and insulation standards given in the tables of Regulation 20 of this Chapter. An example where divisions such as decks or sides and ends of deckhouses are permitted to have "B-0" fire integrity, the "applicable fire exposure" shall be one half-hour.

Provided that in cases where any part of the structure is of aluminium alloy, the following requirements shall apply:

- (a) The insulation of aluminium alloy components of "A" or "B" Class divisions, except structure which in the opinion of the Administration is non-load-bearing, shall be such that the temperature of the structural core does not rise more than 200°C (360°F) above the ambient temperature at any time during the applicable fire exposure to the standard fire test.
- (b) Special attention shall be given to the insulation of aluminium alloy components of columns, stanchions and other structural members required to support lifeboat and liferaft stowage, launching and embarkation areas, and "A" and "B" Class divisions to ensure:
 - (i) that for such members supporting lifeboat and liferaft areas and "A" Class divisions the temperature rise limitation specified in paragraph (a) of this Regulation shall apply at the end of one hour; and
 - (ii) that for such members required to support "B" Class divisions, the temperature rise limitation specified in paragraph (a) of this Regulation shall apply at the end of one half-hour.
- (c) Crowns and casings of machinery spaces of Category A shall be of steel construction adequately insulated and openings therein, if any, shall be suitably arranged and protected to prevent the spread of fire.

Regulation 18

Main Vertical Zones and Horizontal Zones

- (a) The hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones by "A" Class divisions. Steps and recesses shall be kept to a minimum, but where they are necessary, they shall also be "A" Class divisions. These divisions shall have insulation values in accordance with the applicable tables in Regulation 20 of this Chapter.
 - (b) As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck.
 - (c) Such bulkheads shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries.
 - (d) Where a main vertical zone is subdivided by horizontal "A" Class divisions into horizontal zones for the purpose of providing an appropriate barrier between sprinklered and non-sprinklered zones of the ship the divisions shall extend between adjacent main vertical zone bulkheads and to the shell or exterior boundaries of the ship and shall be insulated in accordance with the fire insulation and integrity values given in Table 3 of Regulation 20 of this Chapter.
 - (e) On ships designed for special purposes, such as automobile or railroad car ferries, where the provision of main vertical zone bulkheads would defeat the purpose for which the ship is intended, equivalent means for controlling and limiting a fire shall be substituted and specifically approved by the Administration.
- Provided that in a ship with special category spaces, any such space shall comply with the applicable provisions of Regulation 30 of this Chapter, and in

so far as such compliance would be inconsistent with compliance with other requirements of this Part of this Chapter, the requirements of Regulation 30 shall prevail.

Regulation 19

Bulkheads within a Main Vertical Zone

(a) All bulkheads which are not required to be "A" Class divisions shall be at least "B" Class or "C" Class divisions as prescribed in the tables in Regulation 20 of this Chapter. All such divisions may be faced with combustible materials in accordance with the provisions of Regulation 27 of this Chapter.

(b) All corridor bulkheads where not required to be "A" Class shall be "B" Class divisions which shall extend from deck to deck except:

- (i) when continuous "B" Class ceilings and/or linings are fitted on both sides of the bulkhead, the portion of the bulkhead behind the continuous ceiling or lining shall be of material which in thickness and composition is acceptable in the construction of "B" Class divisions but which shall be required to meet "B" Class integrity standards only in so far as is reasonable and practicable in the opinion of the Administration;
- (ii) in the case of a ship protected by an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter, the corridor bulkheads of "B" Class materials may terminate at a ceiling in the corridor provided such a ceiling is of material which in thickness and composition is acceptable in the construction of "B" Class divisions. Notwithstanding the requirements of Regulation 20 of this Chapter, such bulkheads and ceilings shall be required to meet "B" Class integrity standards only in so far as is reasonable and practicable in the opinion of the Administration. All doors and frames in such bulkheads shall be of incombustible materials and shall be constructed and erected so as to provide substantial fire resistance to the satisfaction of the Administration.

(c) All bulkheads required to be "B" Class divisions, except corridor bulkheads, shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries unless continuous "B" Class ceilings and/or linings are fitted on both sides of the bulkhead in which case the bulkhead may terminate at the continuous ceiling or lining.

Regulation 20

Fire Integrity of Bulkheads and Decks

(a) In addition to complying with the specific provisions for fire integrity of bulkheads and decks mentioned elsewhere in the Regulations of this Part, the minimum fire integrity of all bulkheads and decks shall be as prescribed in Tables 1 to 4 in this Regulation. Where, due to any particular structural arrangements in the ship, difficulty is experienced in determining from the tables the minimum fire integrity value of any divisions, such values shall be determined to the satisfaction of the Administration.

(b) The following requirements shall govern application of the tables:

- (i) Table 1 shall apply to bulkheads bounding main vertical zones or horizontal zones.
Table 2 shall apply to bulkheads not bounding either main vertical zones or horizontal zones.
Table 3 shall apply to decks forming steps in main vertical zones or bounding horizontal zones.
Table 4 shall apply to decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones.
- (ii) For the purpose of determining the appropriate fire integrity standards to be applied to boundaries between adjacent spaces, such spaces are classified according to their fire risk as shown in Categories (1) to (14) below. Where the contents and use of a space are such that there is a doubt as to its classification for the purpose of this Regulation, it shall be treated as a space within the relevant category having the most stringent boundary requirements. The title of each category is intended to be typical rather than restrictive. The number in parentheses preceding each category refers to the applicable column or row number in the tables.
 - (1) *Control Stations*
Spaces containing emergency sources of power and lighting.
Wheelhouse and chartroom.
Spaces containing the ship's radio equipment.
Fire control and recording stations.
Control room for propelling machinery when located outside the propelling machinery space.
Spaces containing centralized fire alarm equipment.
Spaces containing centralized emergency public address system stations and equipment.
 - (2) *Stairways*
Interior stairways, lifts and escalators (other than those wholly contained within the machinery spaces) for passengers and crew and enclosures thereto.
In this connexion, a stairway which is enclosed at only one level shall be regarded as part of the space from which it is not separated by a fire door.
 - (3) *Corridors*
Passenger and crew corridors.
 - (4) *Lifeboat and Liferaft Handling and Embarkation Stations*
Open deck spaces and enclosed promenades forming lifeboat and liferaft embarkation and lowering stations.
 - (5) *Open Deck Spaces*
Open deck spaces and enclosed promenades clear of lifeboat and liferaft embarkation and lowering stations.
Air space (the space outside superstructures and deckhouses).
 - (6) *Accommodation Spaces of Minor Fire Risk*
Cabins containing furniture and furnishings of restricted fire risk.

Public spaces containing furniture and furnishings of restricted fire risk.

Public spaces containing furniture and furnishings of restricted fire risk and having a deck area of less than 50 square metres (540 square feet).

Offices and dispensaries containing furniture and furnishings of restricted fire risk.

(7) *Accommodation Spaces of Moderate Fire Risk*

Same as (6) above but containing furniture and furnishings of other than restricted fire risk.

Public spaces containing furniture and furnishings of restricted fire risk and having a deck area of 50 square metres (540 square feet) and greater.

Isolated lockers and small store-rooms in accommodation spaces.

Sale shops.

Motion picture projection and film stowage rooms.

Diet kitchens (containing no open flame).

Cleaning gear lockers (in which inflammable liquids are not stowed).

Laboratories (in which inflammable liquids are not stowed).

Pharmacies.

Small drying rooms (having a deck area of 4 square metres (43 square feet) or less).

Specie rooms.

(8) *Accommodation Spaces of Greater Fire Risk*

Public spaces containing furniture and furnishings of other than restricted fire risk and having a deck area of 50 square metres (540 square feet) and greater.

Barber shops and beauty parlours.

(9) *Sanitary and Similar Spaces*

Communal sanitary facilities, showers, baths, water closets, etc.

Small laundry rooms.

Indoor swimming pool area.

Operating rooms.

Isolated serving pantries in accommodation spaces.

Private sanitary facilities shall be considered a portion of the space in which they are located.

(10) *Tanks, Voids and Auxiliary Machinery Spaces having little or no Fire Risk*

Water tanks forming part of the ship's structure.

Voids and cofferdams.

Auxiliary machinery spaces which do not contain machinery having a pressure lubrication system and where storage of combustibles is prohibited, such as:

ventilation and air-conditioning rooms; windlass room; steering gear room; stabilizer equipment room; electrical propulsion motor room; rooms containing section switchboards and purely electrical equipment other than

oil-filled electrical transformers (above 10 kVA); shaft alleys and pipe tunnels; spaces for pumps and refrigeration machinery (not handling or using inflammable liquids).

Closed trunks serving the spaces listed above.

Other closed trunks such as pipe and cable trunks.

(11) *Auxiliary Machinery Spaces, Cargo Spaces, Special Category Spaces, Cargo and other Oil Tanks and other Similar Spaces of Moderate Fire Risk*

Cargo oil tanks.

Cargo holds, trunkways and hatchways.

Refrigerated chambers.

Oil fuel tanks (where installed in a separate space with no machinery).

Shaft alleys and pipe tunnels allowing storage of combustibles.

Auxiliary machinery spaces as in Category (10) which contain machinery having a pressure lubrication system or where storage of combustibles is permitted.

Oil fuel filling stations.

Spaces containing oil-filled electrical transformers (above 10 kVA).

Spaces containing turbine and reciprocating steam engine driven auxiliary generators and small internal combustion engines of power output up to 112 kW driving emergency generators, sprinkler, drencher or fire pumps, bilge pumps, etc.

Special category spaces (Tables 1 and 3 only apply).

Closed trunks serving the spaces listed above.

(12) *Machinery Spaces and Main Galleys*

Main propelling machinery rooms (other than electric propulsion motor rooms) and boiler rooms.

Auxiliary machinery spaces other than those in Categories (10) and (11) which contain internal combustion machinery or other oil-burning, heating or pumping units.

Main galleys and annexes.

Trunks and casings to the spaces listed above.

(13) *Store-rooms, Workshops, Pantries, etc.*

Main pantries not annexed to galleys.

Main laundry.

Large drying rooms (having a deck area of more than 4 square metres (43 square feet)).

Miscellaneous stores.

Mail and baggage rooms.

Garbage rooms.

Workshops (not part of machinery spaces, galleys, etc.).

(14) *Other Spaces in which Inflammable Liquids are stowed*

Lamp rooms.

Paint rooms.

Store-rooms containing inflammable liquids (including dyes, medicines, etc.).

Laboratories (in which inflammable liquids are stowed).

TABLE 1.- BULKHEADS BOUNDING MAIN VERTICAL ZONES OR HORIZONTAL ZONES

Spaces	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations (1)	A-60	A-30	A-30	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Stairways (2)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15 A-0	A-60
Corridors (3)			A-0	A-0	A-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15 A-0	A-60
Lifeboat and liferaft handling and embarkation stations (4)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Open deck spaces (5)					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk (6)						A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30	A-15 A-0	A-30
Accommodation spaces of moderate fire risk (7)							A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60	A-30 A-0	A-60
Accommodation spaces of greater fire risk (8)								A-60 A-15	A-0	A-0	A-60 A-15	A-60	A-30 A-0	A-60
Sanitary and similar spaces (9)									A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk (10)										A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, special category spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk (11)											A-0	A-60	A-0	A-60
Machinery spaces and main galleys (12)												A-60	A-30 ^a A-15	A-60
Store-rooms, workshops, pantries, etc. (13)													A-0	A-30
Other spaces in which inflammable liquids are stowed (14)														A-60

(iii) Where a single value is shown for the fire integrity of a bound between two spaces, that value shall apply in all cases.

(iv) In determining the applicable fire integrity standard of a boundary between two spaces within a main vertical zone or horizontal zone which is not protected by an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter or between such zones neither of which is so protected, the higher of the two values given in the tables shall apply.

(v) In determining the applicable fire integrity standard of a boundary between two spaces within a main vertical zone or horizontal zone which is protected by an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter or between such zones both of which are so protected, the lesser of the two values given in the tables shall apply. In instances where a sprinkler zone and a non-sprinklered zone meet within accommodation and service spaces, the higher of the two values given in the tables shall apply to the division between the zones.

(vi) Where adjacent spaces are in the same numerical category and the superscript "1" appears in the tables, a bulkhead or deck between such spaces need not be fitted if deemed unnecessary by the Administration. For example, in Category (12) a bulkhead need not be required between a galley and its annexed pantries provided the pantry bulkheads and decks maintain the integrity of the galley boundaries. A bulkhead is, however, required between a galley and a machinery space even though both spaces are in Category (12).

(vii) Where the superscript "2" appears in the tables, the lesser insulation value may be permitted only if at least one of the adjoining spaces is protected by an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter.

(viii) Notwithstanding the provisions of Regulation 19 of this Chapter, there are no special requirements for material or integrity of boundaries where only a dash appears in the tables.

(ix) The Administration shall determine, in respect of Category (5) spaces whether the insulation values in Table 1 or 2 shall apply to ends of deckhouses and superstructures, and whether the insulation values in Table 3 or 4 shall apply to weather decks. In no case shall the requirements of Category (5) of Tables 1 to 4 necessitate enclosure of spaces which in the opinion of the Administration need not be enclosed.

(c) Continuous "B" Class ceilings or linings, in association with the relevant decks or bulkheads, may be accepted as contributing wholly or in part, to the required insulation and integrity of a division.

(d) In approving structural fire protection details, the Administration shall have regard to the risk of heat transmission at intersections and terminal points of required thermal barriers.

TABLE 2. - BULKHEADS NOT BOUNDING EITHER MAIN VERTICAL ZONES OR HORIZONTAL ZONES

Spaces	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations (1)	B-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Stairways (2)		A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-15 A-0	A-30
Corridors (3)			C	A-0	A-0 B-0	B-0	B-15 B-0	B-15 B-0	B-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30 A-0
Lifeboat and liferaft handling and embarkation stations (4)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-0	A-15 A-0
Open deck space (5)					—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0
Accommodation spaces of minor fire risk (6)						B-0 C	B-15 C	B-15 C	B-0 C	A-0	A-15 A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Accommodation spaces of moderate fire risk (7)							B-15 C	B-15 C	B-0 C	A-0	A-15 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60 A-15
Accommodation spaces of greater fire risk (8)								B-15 C	B-0 C	A-0	A-30 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60 A-15
Sanitary and similar spaces (9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk (10)										A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk (11)											A-0 ¹	A-0	A-0	A-30 ² A-15
Machinery spaces and main galleys (12)												A-0	A-0	A-60
Store-rooms, workshops, pantries, etc. (13)													A-0 ¹	A-0
Other spaces in which inflammable liquids are stowed (14)														A-30 ² A-15

TABLE 3. - DECKS FORMING STEPS IN MAIN VERTICAL ZONES OR BOUNDING HORIZONTAL ZONES

Space below ↙	Space above →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations (1)		A-60	A-60	A-30	A-0	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Stairways (2)		A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Corridors (3)		A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Lifeboat and liferaft handling and embarkation stations (4)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Open deck spaces (5)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk (6)		A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-15	A-0	A-15
Accommodation spaces of moderate fire risk (7)		A-60	A-60 A-15	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-30	A-0	A-30
Accommodation spaces of greater fire risk (8)		A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60
Sanitary and similar spaces (9)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk (10)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, special category spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk (11)		A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30	A-30 ² A-0	A-30
Machinery spaces and main galleys (12)		A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60
Store-rooms, workshops, pantries, etc. (13)		A-60	A-60 A-15	A-30 A-0	A-15	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Other spaces in which inflammable liquids are stowed (14)		A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60

Regulation 21

Means of Escape

- (a) In and from all passenger and crew spaces and in spaces in which the crew is normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladders shall be arranged to provide ready means of escape to the lifeboat and liferaft embarkation deck. In particular, the following provisions shall be complied with:
- (i) Below the bulkhead deck, two means of escape, at least one of which shall be independent of watertight doors, shall be provided from each watertight compartment or similarly restricted space or group of spaces. Exceptionally, the Administration may dispense with one of the means of escape, due regard being paid to the nature and location of spaces and to the number of persons who normally might be quartered or employed there.
 - (ii) Above the bulkhead deck, there shall be at least two means of escape from each main vertical zone or similarly restricted space or group of spaces at least one of which shall give access to a stairway forming a vertical escape.
 - (iii) At least one of the means of escape required by sub-paragraphs (a)(i) and (ii) of this Regulation shall be by means of a readily accessible enclosed stairway, which shall provide continuous fire shelter from the level of its origin to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks or the highest level served by the stairway, whichever level is the highest. However, where an Administration has granted dispensation under the provisions of sub-paragraph (a)(i) of this Regulation the sole means of escape shall provide safe escape to the satisfaction of the Administration. The width, number and continuity of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.
 - (iv) Protection of access from the stairway enclosures to the lifeboat and liferaft embarkation areas shall be to the satisfaction of the Administration.
 - (v) Lifts shall not be considered as forming one of the required means of escape.
 - (vi) Stairways serving only a space and a balcony in that space shall not be considered as forming one of the required means of escape.
 - (vii) If a radiotelegraph station has no direct access to the weather deck, two means of escape shall be provided from such station.
 - (viii) Dead-end corridors exceeding 13 metres (43 feet) shall not be permitted.
- (b)
- (i) In special category spaces the number and disposition of the means of escape both below and above the bulkhead deck shall be to the satisfaction of the Administration, and in general the safety of access to the embarkation deck shall be at least equivalent to that provided for under sub-paragraphs (a)(i), (ii), (iii), (iv) and (v) of this Regulation.
 - (ii) One of the escape routes from the machinery spaces where the crew is normally employed shall avoid direct access to any special category space.

TABLE 4. - DECKS NOT FORMING STEPS IN MAIN VERTICAL ZONES NOR BOUNDING HORIZONTAL ZONES

Space below ↓	Space above →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations	(1)	A-30 A-0	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60 A-15
Stairways	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Corridors	(3)	A-15 A-0	A-0	A-0 ¹ B-0 ¹	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-15 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Lifeboat and liferaft handling and embarkation stations	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Open deck spaces	(5)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk	(6)	A-60	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-0	A-15 A-0
Accommodation spaces of moderate fire risk	(7)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-30 A-0
Accommodation spaces of greater fire risk	(8)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-60 B-0	A-0 B-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-30 A-0
Sanitary spaces and similar spaces	(9)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk	(11)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0 ¹	A-0	A-0	A-30 ² A-15
Machinery spaces and main galleys	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ¹	A-0	A-60
Store-rooms, workshops, pantries, etc.	(13)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 ² A-0
Other spaces in which inflammable liquids are stowed	(14)	A-60	A-60 A-30	A-60 A-30	A-60	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 ² A-0	A-30 ² A-0	A-0	A-30 ² A-0

(c) Two means of escape shall be provided from each machinery space. In particular, the following provisions shall be complied with:

(i) Where the space is below the bulkhead deck the two means of escape shall consist of either:

- (1) two sets of steel ladders as widely separated as possible, leading to doors in the upper part of the space similarly separated and from which access is provided to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks. One of these ladders shall provide continuous fire shelter from the lower part of the space to a safe position outside the space; or
- (2) one steel ladder leading to a door in the upper part of the space from which access is provided to the embarkation deck and a steel door capable of being operated from each side and which provides a safe escape route to the embarkation deck.

(ii) Where the space is above the bulkhead deck, two means of escape shall be as widely separated as possible and the doors leading from such means of escape shall be in a position from which access is provided to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks. Where such escapes require the use of ladders these shall be of steel.

Provided that in a ship of less than 1,000 tons gross tonnage, the Administration may dispense with one of the means of escape due regard being paid to the width and disposition of the upper part of the space; and in a ship of 1,000 tons gross tonnage and above, the Administration may dispense with one means of escape from any such space so long as either a door or a steel ladder provides a safe escape route to the embarkation deck due regard being paid to the nature and location of the space and whether persons are normally employed in that space.

Regulation 22

Protection of Stairways and Lifts in Accommodation and Service Spaces

(a) All stairways shall be of steel frame construction except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, and shall be within enclosures formed of "A" Class divisions, with positive means of closure at all openings, except that:

- (i) a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors at one between deck space. When a stairway is closed at one between deck space, the stairway enclosure shall be protected in accordance with the tables for decks in Regulation 20 of this Chapter;
- (ii) stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

(b) Stairway enclosures shall have direct communication with the corridors and be of sufficient area to prevent congestion, having in view the number of persons likely to use them in an emergency. In so far as practicable, stairway enclosures shall not give direct access to cabins, service lockers, or other enclosed spaces containing combustibles in which a fire is likely to originate.

(c) Lift trunks shall be so fitted as to prevent the passage of smoke and flame from one between deck to another and shall be provided with means of closing so as to permit the control of draught and smoke.

Regulation 23

Openings in "A" Class Divisions

(a) Where "A" Class divisions are pierced for the passage of electric cables, pipes, trunks, ducts, etc., for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire resistance is not impaired, subject to the provisions of paragraph (g) of this Regulation.

(b) Where of necessity, a ventilation duct passes through a main vertical zone bulkhead, a fail-safe automatic closing fire damper shall be fitted adjacent to the bulkhead. The damper shall also be capable of being manually closed from each side of the bulkhead. The operating position shall be readily accessible and be marked in red light-reflecting colour. The duct between the bulkhead and the damper shall be of steel or other equivalent material and, if necessary, to an insulating standard such as to comply with paragraph (a) of this Regulation. The damper shall be fitted on at least one side of the bulkhead with a visible indicator showing if the damper is in the open position.

(c) Except for hatches between cargo, special category, store, and baggage spaces, and between such spaces and the weather decks, all openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the divisions in which they are fitted.

(d) The construction of all doors and door frames in "A" Class divisions, with the means of securing them when closed, shall provide resistance to fire as well as to the passage of smoke and flame, as far as practicable, equivalent to that of the bulkheads in which the doors are situated. Such doors and door frames shall be constructed of steel or other equivalent material. Watertight doors need not be insulated.

(e) It shall be possible for each door to be opened and closed from each side of the bulkhead by one person only.

(f) Fire doors in main vertical zone bulkheads and stairway enclosures, other than power-operated watertight doors and those which are normally locked, shall be of the self-closing type capable of closing against an inclination of 34 degrees opposing closure. The speed of door closure shall, if necessary, be controlled so as to prevent undue danger to personnel. All such doors, except those that are normally closed, shall be capable of release from a control station, either simultaneously or in groups, and also individually from a position at the door. The release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system; however, approved power-operated watertight doors will be considered acceptable for this purpose. Hold-back hooks, not subject to control station release, will not be permitted. When double swing doors are permitted, they shall have a latch arrangement which is automatically engaged by the operation of the door release system.

(g) Where a space is protected by an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter or fitted with a continuous "B" Class ceiling, openings in decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones shall be closed reasonably tight and such decks shall meet the "A" Class integrity requirements in so far as is reasonable and practicable in the opinion of the Administration.

(h) The requirements for "A" Class integrity of the outer boundaries of a ship shall not apply to glass partitions, windows and sidescuttles. Similarly, the requirements for "A" Class integrity shall not apply to exterior doors in superstructures and deckhouses.

Regulation 24

Openings in "B" Class Divisions

(a) Where "B" Class divisions are penetrated for the passage of electrical cables, pipes, trunks, ducts, etc., or for the fitting of ventilation terminals, lighting fixtures and similar devices, arrangements shall be made to ensure that the fire resistance is not impaired.

(b) Doors and door frames in "B" Class divisions and means of securing them shall provide a method of closure which shall have resistance to fire as far as practicable equivalent to the divisions except that ventilation openings may be permitted in the lower portion of such doors. Where such opening is in or under a door the total net area of any such opening or openings shall not exceed 0.05 square metres (78 square inches). When such opening is cut in a door it shall be fitted with a grill made of non-combustible material. Doors shall be non-combustible.

(c) The requirements for "B" Class integrity of the outer boundaries of a ship shall not apply to glass partitions, windows and sidescuttles. Similarly, the requirements for "B" Class integrity shall not apply to exterior doors in superstructures and deckhouses.

(d) Where an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter is fitted:

- (i) openings in decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones shall be closed reasonably tight and such decks shall meet the "B" Class integrity requirements in so far as is reasonable and practicable in the opinion of the Administration; and
- (ii) openings in corridor bulkheads of "B" Class materials shall be protected in accordance with the provisions of Regulation 19 of this Chapter.

Regulation 25

Ventilation Systems

(a) In general, the ventilation fans shall be so disposed that the ducts reaching the various spaces remain within the main vertical zone.

(b) Where ventilation systems penetrate decks, precautions shall be taken, in addition to those relating to the fire integrity of the deck required by Regulation 23 of this Chapter, to reduce the likelihood of smoke and hot gases passing from one between deck space to another through the system. In addition to insulation requirements contained in this Regulation, vertical ducts shall, if necessary, be insulated as required by the appropriate tables in Regulation 20 of this Chapter.

(c) The main inlets and outlets of all ventilation systems shall be capable of being closed from outside the space being ventilated.

(d) Except in cargo spaces, ventilation ducts shall be constructed of the following materials:

- (i) Ducts not less than 0.075 square metres (116 square inches) in sectional area and all vertical ducts serving more than a single between deck space shall be constructed of steel or other equivalent material.

- (ii) Ducts less than 0.075 square metres (116 square inches) in sectional area shall be constructed of non-combustible materials. Where such ducts penetrate "A" or "B" Class divisions due regard shall be given to ensuring the fire integrity of the division.

- (iii) Short lengths of duct, not in general exceeding 0.02 square metres (31 square inches) in sectional area nor 2 metres (79 inches) in length, need not be incombustible provided that all of the following conditions are met:

- (1) the duct is constructed of a material of restricted fire risk to the satisfaction of the Administration;

- (2) the duct is used only at the terminal end of the ventilation system; and

- (3) the duct is not located closer than 0.6 metres (24 inches) measured along its length to a penetration of an "A" or "B" Class division, including continuous "B" Class ceilings.

(e) Where a stairway enclosure is ventilated, the duct or ducts (if any) shall be taken from the fan room independently of other ducts in the ventilation system and shall not serve any other space.

(f) All power ventilation, except machinery and cargo spaces ventilation and any alternative system which may be required under paragraph (h) of this Regulation, shall be fitted with controls so grouped that all fans may be stopped from either of two separate positions which shall be situated as far apart as practicable. Controls provided for the power ventilation serving machinery spaces shall also be grouped so as to be operable from two positions, one of which shall be outside such spaces. Fans serving power ventilation systems to cargo spaces shall be capable of being stopped from a safe position outside such spaces.

(g) Where they pass through accommodation spaces or spaces containing combustible materials, the exhaust ducts from galley ranges shall be constructed of "A" Class divisions. Each exhaust duct shall be fitted with:

- (i) a grease trap readily removable for cleaning;
- (ii) a fire damper located in the lower end of the duct;

failure during a fire would impede the launching of, or embarkation into, lifeboats or liferafts.

Regulation 27

Restriction of Combustible Materials

- (a) Except in cargo spaces, mail rooms, baggage rooms, or refrigerated compartments of service spaces, all linings, grounds, ceilings and insulations shall be of non-combustible materials. Partial bulkheads or decks used to subdivide a space for utility or artistic treatment shall also be of non-combustible material.
- (b) Vapour barriers and adhesives used in conjunction with insulation, as well as insulation of pipe fittings, for cold service systems need not be non-combustible, but they shall be kept to the minimum quantity practicable and their exposed surfaces shall have qualities of resistance to the propagation of flame to the satisfaction of the Administration.
- (c) Bulkheads, linings and ceilings in all accommodation and service spaces may have combustible veneer, provided that such veneer shall not exceed 2 millimetres ($\frac{1}{16}$ inch) within any such spaces except corridors, stairway enclosures and control stations where it shall not exceed 1.5 millimetres ($\frac{1}{16}$ inch).
- (d) The total volume of combustible facings, mouldings, decorations and veneers in any accommodation and service space shall not exceed a volume equivalent to 2.5 millimetres ($\frac{1}{16}$ inch) veneer on the combined area of the walls and ceilings. In the case of ships fitted with an automatic sprinkler system complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter, the above volume may include some combustible material used for erection of "C" Class divisions.

(e) All exposed surfaces in corridors or stairway enclosures and surfaces in concealed or inaccessible spaces in accommodation and service spaces and control stations shall have low flame-spread characteristics.*

(f) Furniture in the passages and stairway enclosures shall be kept to a minimum.

(g) Paints, varnishes and other finishes used on exposed interior surfaces shall not be of a nature to offer an undue fire hazard in the judgment of the Administration and shall not be capable of producing excessive quantities of smoke or other toxic properties.

(h) Primary deck coverings, if applied, within accommodation and service spaces and control stations, shall be of approved material which will not readily ignite, or give rise to toxic or explosive hazards at elevated temperatures.†

* Reference is made to Guidelines on the Evaluation of Fire Hazard Properties of Materials, adopted by the Organization by Resolution A.166(ES.IV).

† Reference is made to Improved Provisional Guidelines on Test Procedures for Primary Deck Coverings, adopted by the Organization by Resolution A.214(VII).

(iii) arrangements, operable from within the galley, for shutting off the exhaust fan; and

(iv) fixed means for extinguishing a fire within the duct.

(b) Such measures as are practicable shall be taken in respect of control stations outside machinery spaces in order to ensure that ventilation, visibility and freedom from smoke are maintained, so that in the event of fire the machinery and equipment contained therein may be supervised and continue to function effectively. Alternative and separate means of air supply shall be provided; air inlets of the two sources of supply shall be so disposed that the risk of both inlets drawing in smoke simultaneously is minimized. At the discretion of the Administration, such requirements need not apply to control stations situated on, and opening on to, an open deck, or where local closing arrangements would be equally effective.

(i) Ducts provided for ventilation of machinery spaces of Category A shall not in general pass through accommodation, service spaces or control stations, except that the Administration may permit relaxation from this requirement, provided that:

- (i) the ducts are constructed of steel, and are insulated to "A-60" standard; or
- (ii) the ducts are constructed of steel and are fitted with an automatic fire damper close to the boundary penetrated and are insulated to "A-60" standard from the machinery space to a point at least 5 metres (16 feet) beyond the fire damper.

(j) Ducts provided for ventilation of accommodation, service spaces, or control stations shall not in general pass through machinery spaces of Category A, except that the Administration may permit relaxation from this requirement provided that the ducts are constructed of steel and automatic fire dampers are fitted close to the boundaries penetrated.

Regulation 26

Windows and Sidescutes

(a) All windows and sidescutes in bulkheads within accommodation and service spaces and control stations other than those to which the provisions of paragraph (h) of Regulation 23 and paragraph (c) of Regulation 24 of this Chapter apply, shall be constructed so as to preserve the integrity requirements of the type of bulkheads in which they are fitted.

(b) Notwithstanding the requirements of the tables in Regulation 20 of this Chapter:

(i) All windows and sidescutes in bulkheads separating accommodation and service spaces and control stations from weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material. The glass shall be retained by a metal glazing bead or angle.

(ii) Special attention shall be given to the fire integrity of windows facing open or enclosed lifeboat and liferaft embarkation areas and to windows situated below such areas in such a position that their

- (i) Waste-paper receptacles shall be constructed of non-combustible materials and with solid sides and bottoms.

Regulation 28

Miscellaneous Items

Requirements Applicable to all Portions of the Ship

- (a) Pipes penetrating "A" or "B" Class divisions shall be of a material approved by the Administration having regard to the temperature such divisions are required to withstand. Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water-line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.

Requirements Applicable to Accommodation and Service Spaces, Control Stations, Corridors and Stairways

- (b) (i) Air spaces enclosed behind ceilings, panelling or linings shall be suitably divided by close-fitting draught stops not more than 14 metres (46 feet) apart.
- (ii) In the vertical direction, such spaces, including those behind linings of stairways, trunks, etc., shall be closed at each deck.
- (c) The construction of ceiling and bulkheading shall be such that it will be possible, without impairing the efficiency of the fire protection, for the fire patrols to detect any smoke originating in concealed and inaccessible places, except where in the opinion of the Administration there is no risk of fire originating in such places.

Regulation 29

Automatic Sprinkler and Fire Alarm and Fire Detection Systems or Automatic Fire Alarm and Fire Detection Systems

In any ship to which this Part applies there shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk (such as void spaces, sanitary spaces, etc.) either:

- (i) an automatic sprinkler and fire alarm and fire detection system of an approved type, complying with the provisions of Regulation 12 of this Chapter and installed and so arranged as to protect such spaces; or
- (ii) an automatic fire alarm and fire detection system of an approved type, complying with the provisions of Regulation 13 of this Chapter, and installed and so arranged as to detect the presence of fire in such spaces.

Regulation 30

Protection of Special Category Spaces

Provisions Applicable to Special Category Spaces whether above or below the Bulkhead Deck

(a) General

- (i) The basic principle underlying the provisions in this Regulation is that as normal main vertical zoning may not be practicable in special category spaces, equivalent protection must be obtained in such spaces on the basis of a horizontal zone concept and the provision of an efficient fixed fire-extinguishing system. Under this concept a horizontal zone for the purpose of this Regulation may include special category spaces on more than one deck provided that the overall height of the zone does not exceed 10 metres (33 feet).

- (ii) All requirements laid down in Regulations 23 and 25 of this Chapter for maintaining the integrity of vertical zones shall be applied equally to decks and bulkheads forming the boundaries separating horizontal zones from each other and from the remainder of the ship.

(b) Structural Protection

- (i) Boundary bulkheads of special category spaces shall be insulated as required for Category (11) spaces in Table 1 of Regulation 20 of this Chapter and the horizontal boundaries as required for Category (11) spaces in Table 3 of that Regulation.

- (ii) Indicators shall be provided on the navigating bridge which shall indicate when any fire door leading to or from the special category spaces is closed.

(c) Fixed Fire-Extinguishing System*

Each special category space shall be fitted with an approved fixed pressure water-spraying system for manual operation which shall protect all parts of any deck and vehicle platform, if any, in such space, provided that the Administration may permit the use of any other fixed fire-extinguishing system that has been shown by full-scale test in conditions simulating a flowing petrol fire in a special category space to be not less effective in controlling fires likely to occur in such a space.

(d) Patrols and Detection

- (i) An efficient patrol system shall be maintained in special category spaces. In any such space in which the patrol is not maintained by a continuous fire watch at all times during the voyage there shall be provided in that space an automatic fire detection system of an approved type.
- (ii) Manual fire alarms shall be provided as necessary throughout the special category spaces and one shall be placed close to each exit from such spaces.

* Reference is made to Recommendation on Fixed Fire Extinguishing Systems for Special Category Spaces, adopted by the Organization by Resolution A.123(V).

(c) Fire-Extinguishing Equipment

There shall be provided in each special category space:

- (i) a number of hydrants with hoses and dual-purpose nozzles of an approved type so arranged that at least two jets of water each from a single length of hose not emanating from the same hydrant may reach any part of such space;
- (ii) at least three water fog applicators;
- (iii) one portable applicator unit complying with the provisions of Regulation 7(d) of this Chapter, provided that at least two such units are available in the ship for use in such spaces; and
- (iv) such number of portable fire extinguishers of an approved type as the Administration may deem sufficient.

(f) Ventilation System

- (i) There shall be provided an effective power ventilation system for the special category spaces sufficient to give at least 10 air changes per hour. The system for such spaces shall be entirely separated from other ventilation systems and shall be operating at all times when vehicles are in such spaces. The Administration may require an increased number of air changes when vehicles are being loaded and unloaded.
- (ii) The ventilation shall be such as to prevent air stratification and the formation of air pockets.
- (iii) Means shall be provided to indicate on the navigating bridge any loss or reduction of the required ventilating capacity.

Additional Provisions Applicable only to Special Category Spaces above the Bulkhead Deck**(g) Scuppers**

In view of the serious loss of stability which could arise due to large quantities of water accumulating on the deck or decks consequent on the operation of the fixed pressure water-spraying system, scuppers shall be fitted so as to ensure that such water is rapidly discharged directly overboard.

(h) Precautions against Ignition of Inflammable Vapours

- (i) Equipment which may constitute a source of ignition of inflammable vapours and in particular electrical equipment and wiring, shall be installed at least 450 millimetres (18 inches) above the deck, provided that if the Administration is satisfied that the installation of such electrical equipment and wiring below this level is necessary for the safe operation of the ship, such electrical equipment and wiring shall be of a type approved for use in an explosive petrol and air mixture. Electrical equipment installed at more than 450 millimetres (18 inches) above the deck shall be of a type so enclosed and protected as to prevent the escape of sparks. The reference to a level of 450 millimetres (18 inches) above the deck shall be construed to mean each deck on which vehicles are carried and on which explosive vapours might be expected to accumulate.

- (ii) Electrical equipment and wiring, if installed in an exhaust ventilation duct, shall be of a type approved for use in explosive petrol and air mixtures and the outlet from any exhaust duct shall be sited in a safe position, having regard to other possible sources of ignition.

Additional Provisions applicable only to Special Category Spaces below the Bulkhead Deck**(i) Bilge Pumping and Drainage**

In view of the serious loss of stability which could arise due to large quantities of water accumulating on the deck or tank top consequent on the operation of the fixed pressure water-spraying system, the Administration may require pumping and drainage facilities to be provided additional to the requirements of Regulation 18 of Chapter II-1 of the present Convention.

(j) Precautions against Ignition of Inflammable Vapours

- (i) Electrical equipment and wiring, if fitted, shall be of a type suitable for use in explosive petrol and air mixtures. Other equipment which may constitute a source of ignition of inflammable vapours shall not be permitted.
- (ii) Electrical equipment and wiring, if installed in an exhaust ventilation duct, shall be of a type approved for use in explosive petrol and air mixtures and the outlet from any exhaust duct shall be sited in a safe position, having regard to other possible sources of ignition.

Regulation 31**Protection of Cargo Spaces other than Special Category Spaces intended for the Carriage of Motor Vehicles with Fuel in their Tanks for their own Propulsion**

In any cargo space (other than special category spaces) containing motor vehicles with fuel in their tanks for their own propulsion, the following provisions shall be complied with:

(a) Fire Detection

There shall be provided an approved fire detection and fire alarm system.

(b) Fire-Extinguishing Arrangements

- (i) There shall be fitted a fixed gas fire-extinguishing system which shall comply with the provisions of Regulation 8 of this Chapter, except that if a carbon dioxide system is fitted, the quantity of gas available shall be at least sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 45 per cent of the gross volume of the largest of such cargo spaces which is capable of being sealed, and the arrangements shall be such as to ensure that the gas is introduced rapidly and effectively into the space. Any other fixed gas fire-extinguishing system or fixed high expansion froth fire-extinguishing system may be fitted provided it gives equivalent protection.
- (ii) There shall be provided for use in any such space such number of portable fire extinguishers of an approved type as the Administration may deem sufficient.

(c) *Ventilation System*

- (i) In any such cargo space there shall be provided an effective power ventilation system sufficient to give at least 10 air changes per hour. The system for such cargo spaces shall be entirely separated from other ventilation systems and shall be operating at all times when vehicles are in such spaces.
- (ii) The ventilation shall be such as to prevent air stratification and the formation of air pockets.
- (iii) Means shall be provided to indicate on the navigating bridge any loss or reduction of the required ventilating capacity.

(d) *Precautions against Ignition of Inflammable Vapours*

- (i) Electrical equipment and wiring, if fitted, shall be of a type suitable for use in explosive petrol and air mixtures. Other equipment which may constitute a source of ignition of inflammable vapours shall not be permitted.
- (ii) Electrical equipment and wiring, if installed in an exhaust ventilation duct, shall be of a type approved for use in explosive petrol and air mixtures and the outlet from any exhaust duct shall be sited in a safe position, having regard to other possible sources of ignition.

Regulation 32

Maintenance of Fire Patrols, etc., and Provision for Fire-Extinguishing Equipment

(a) *Fire Patrols and Detection, Alarms and Public Address Systems*

- (i) An efficient patrol system shall be maintained so that an outbreak of fire may be promptly detected. Each member of the fire patrol shall be trained to be familiar with the arrangements of the ship as well as the location and operation of any equipment he may be called upon to use.
- (ii) Manual alarms shall be fitted throughout the accommodation and service spaces to enable the fire patrol to give an alarm immediately to the navigating bridge or main fire control station.
- (iii) An approved fire alarm or fire detecting system shall be provided which will automatically indicate at one or more suitable points or stations the presence or indication of fire and its location in any cargo space which, in the opinion of the Administration, is not accessible to the patrol system, except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.
- (iv) The ship shall at all times when at sea, or in port (except when out of service), be so manned or equipped as to ensure that any initial fire alarm is immediately received by a responsible member of the crew.
- (v) A special alarm, operated from the navigating bridge or fire control station, shall be fitted to summon the crew. This alarm may be part

of the ship's general alarm system but it shall be capable of being sounded independently of the alarm to the passenger spaces.

- (vi) A public address system or other effective means of communication shall be available throughout the accommodation and service spaces and control stations.

(b) *Fire Pumps and Fire Main System*

The ship shall be provided with fire pumps, fire main system, hydrants and hoses complying with the provisions of Regulation 5 of this Chapter and shall comply with the following requirements:

- (i) In a ship of 4,000 tons gross tonnage and upwards, there shall be provided at least three independently-driven fire pumps and, in a ship of less than 4,000 tons gross tonnage, at least two such fire pumps.
 - (ii) In a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards, the arrangement of sea connections, fire pumps and sources of power for operating them shall be such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action.
 - (iii) In a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards, the arrangement of fire pumps, fire mains and hydrants shall be such that at least one effective jet of water as stipulated in paragraph (c) of Regulation 5 of this Chapter is immediately available from any one hydrant in an interior location. Arrangements shall also be made to ensure the continuation of the output of water by the automatic starting of a required fire pump.
 - (iv) In a ship of less than 1,000 tons gross tonnage the arrangements shall be to the satisfaction of the Administration.
- (c) *Fire Hydrants, Hoses and Nozzles*
- (i) The ship shall be provided with fire hoses the number and diameter of which shall be to the satisfaction of the Administration. There shall be at least one fire hose for each of the hydrants required by paragraph (d) of Regulation 5 of this Chapter and these hoses shall be used only for the purposes of extinguishing fires or testing the fire-extinguishing apparatus at fire drills and surveys.
 - (ii) In accommodation and service spaces and in machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such that the requirements of paragraph (d) of Regulation 5 of this Chapter may be complied with when all watertight doors and all doors in main vertical zone bulkheads are closed.
 - (iii) The arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.
 - (iv) All required hydrants in machinery spaces shall be fitted with hoses having in addition to the nozzles required in paragraph (g) of Regulation 5 of this Chapter nozzles suitable for spraying water on oil, or alternatively dual-purpose nozzles. Additionally, each

(i) There shall be any one of the following fixed fire-extinguishing systems:

- (1) A pressure water-spraying system complying with the provisions of Regulation 11 of this Chapter.
- (2) A gas system complying with the provisions of Regulation 8 of this Chapter.
- (3) A froth system complying with the provisions of Regulation 9 of this Chapter.
- (4) A high expansion froth system complying with the provisions of Regulation 10 of this Chapter.

In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if fuel oil can drain from the boiler room into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

(ii) There shall be in each boiler room at least one set of portable air-froth equipment complying with the provisions of paragraph (d) of Regulation 7 of this Chapter.

(iii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or equivalent in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. There shall be not less than one approved froth-type extinguisher of at least 136 litres (30 gallons) capacity or equivalent in each boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler room.

(iv) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, saw-dust impregnated with soda or other approved dry material, in such quantity as may be required by the Administration. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) *Fire-Extinguishing Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery*

Spaces containing internal combustion machinery used either for main propulsion, or for other purposes when such machinery has in the aggregate a total power output of not less than 373 kW, shall be provided with the following arrangements:

- (i) There shall be one of the fire-extinguishing systems required by sub-paragraph (g)(i) of this Regulation.
- (ii) There shall be at least one set of portable air-froth equipment complying with the provisions of paragraph (d) of Regulation 7 of this Chapter.
- (iii) There shall be in each such space approved froth-type fire extinguishers each of at least 45 litres (10 gallons) capacity or equivalent sufficient in number to enable froth or its equivalent to be directed on to any part of the fuel and lubricating oil pressure systems, gearing and other fire hazards. In addition, there shall be provided a sufficient number of portable froth extinguishers or equivalent which shall be so located that an extinguisher is not more than 10 metres (33 feet) walking distance from any point in the space; provided that there shall be at least two such extinguishers in each such space.

machinery space of Category A shall be provided with at least two suitable water fog applicators.*

(v) Water spray nozzles or dual-purpose nozzles shall be provided for at least one quarter of the number of hoses required in parts of the ship other than machinery spaces.

(vi) For each pair of breathing apparatus there shall be provided one water fog applicator which shall be stored adjacent to such apparatus.

(vii) Where, in any machinery space of Category A, access is provided at a low level from an adjacent shaft tunnel, two hydrants fitted with hoses with dual-purpose nozzles shall be provided external to, but near the entrance to that machinery space. Where such access is not provided from a tunnel but is provided from other space or spaces there shall be provided in one of those spaces two hydrants fitted with hoses with dual-purpose nozzles near the entrance to the machinery space of Category A. Such provision need not be made when the tunnel or adjacent spaces are not part of an escape route.

(d) *International Shore Connexion*

(i) A ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least one international shore connexion, complying with the provisions of paragraph (h) of Regulation 5 of this Chapter.

(ii) Facilities shall be available enabling such a connexion to be used on either side of the ship.

(e) *Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces and Control Stations*

The ship shall be provided in accommodation and service spaces and control stations with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

(f) *Fixed Fire-Extinguishing Arrangements in Cargo Spaces*

(i) The cargo spaces of ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed gas fire-extinguishing system complying with the provisions of Regulation 8 of this Chapter, or by a fixed high expansion froth fire-extinguishing system which gives equivalent protection.

(ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that a ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirements of sub-paragraph (i) of this paragraph and also in ships of less than 1,000 tons gross tonnage, the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration.

(g) *Fire-Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, etc.*

Spaces containing oil-fired boilers or oil fuel units shall be provided with the following arrangements:

- * A water fog applicator might consist of a metal "L"-shaped pipe, the long limb, being about 2 metres (6 feet) in length capable of being fitted to a fire hose and the short limb being about 250 millimetres (10 inches) in length fitted with a fixed water fog nozzle or capable of being fitted with a water spray nozzle.

(i) *Fire-Extinguishing Arrangements in Spaces containing Steam Turbines or enclosed Steam Engines*

In spaces containing steam turbines or enclosed steam engines used either for main propulsion or for other purposes when such machinery has in the aggregate a total power output of not less than 373 kW:

- (i) There shall be provided froth fire extinguishers each of at least 45 litres (10 gallons) capacity or equivalent sufficient in number to enable froth or its equivalent to be directed on to any part of the pressure lubrication system, on to any part of the casings enclosing pressure lubricated parts of the turbines, engines or associated gearing, and any other fire hazards. Provided that such extinguishers shall not be required if protection at least equivalent to this sub-paragraph is provided in such spaces by a fixed fire-extinguishing system fitted in compliance with sub-paragraph (g)(i) of this Regulation.
- (ii) There shall be provided a sufficient number of portable froth extinguishers or equivalent which shall be so located that an extinguisher is not more than 10 metres (33 feet) walking distance from any point in the space; provided that there shall be at least two such extinguishers in each such space, and such extinguishers shall not be required in addition to any provided in compliance with sub-paragraph (h)(iii) of this Regulation.

(j) *Fire-Extinguishing Appliances in other Machinery Spaces*

Where, in the opinion of the Administration, a fire hazard exists in any machinery space for which no specific provisions for fire-extinguishing appliances are prescribed in paragraphs (g), (h) and (i) of this Regulation there shall be provided in, or adjacent to, that space such number of approved portable fire extinguishers or other means of fire extinction as the Administration may deem sufficient.

(k) *Fixed Fire-Extinguishing Appliances not required by this Part*

Where a fixed fire-extinguishing system not required by this Part of this Chapter is installed, such a system shall be to the satisfaction of the Administration.

(l) *Special Requirements for Machinery Spaces*

- (i) For any machinery space of Category A to which access is provided at a low level from an adjacent shaft tunnel there shall be provided in addition to any watertight door and on the side remote from that machinery space a light steel fire-screen door which shall be operable from each side.
- (ii) An automatic fire detection and alarm system shall be fitted when the Administration considers such special precautions warranted in any machinery space in which the installation of automatic and remote control systems and equipment have been approved in lieu of continuous manning of the space.

(m) *Fireman's Outfits and Personal Equipment*

- (i) The minimum number of fireman's outfits complying with the requirements of Regulation 14 of this Chapter, and of additional sets

of personal equipment, each such set comprising the items stipulated in sub-paragraphs (a)(i), (ii) and (iii) of that Regulation, to be carried shall be as follows:

- (1) two fireman's outfits; and in addition
 - (2) for every 80 metres (262 feet) or part thereof, of the aggregate of the lengths of all passenger spaces and service spaces on the deck which carries such spaces or, if there is more than one such deck, on the deck which has the largest aggregate of such lengths, two fireman's outfits and two sets of personal equipment, each such set comprising the items stipulated in Regulation 14(a)(i), (ii) and (iii) of this Chapter.
- (ii) For each fireman's outfit which includes a self-contained breathing apparatus as provided in paragraph (b) of Regulation 14 of this Chapter, spare charges shall be carried on a scale approved by the Administration.
- (iii) Fireman's outfits and sets of personal equipment shall be stored in widely separated positions ready for use. At least two fireman's outfits and one set of personal equipment shall be available at any one position.

Regulation 33

Arrangements for Oil Fuel, Lubricating Oil and other Inflammable Oils

(a) *Oil Fuel Arrangements*

In a ship in which oil fuel is used, the arrangements for the storage, distribution and utilization of the oil fuel shall be such as to ensure the safety of the ship and persons on board and shall at least comply with the following provisions:

- (i) No oil fuel which has a flashpoint of less than 60°C (140°F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus shall be used as fuel, except in emergency generators, in which case the flashpoint shall be not less than 43°C (110°F).
Provided that the Administration may permit the general use of fuel oil having a flashpoint of not less than 43°C (110°F) subject to such additional precautions as it may consider necessary and on condition that the temperature of the space in which such fuel is stored or used shall not be allowed to rise within 10°C (18°F) below the flashpoint of the fuel.
- (ii) As far as practicable, no part of the oil fuel system containing heated oil under pressure exceeding 1.8 kilogrammes per square centimetre (25 pounds per square inch) gauge shall be so concealed that defects and leakage cannot readily be observed. In way of such parts of the oil fuel system the machinery space shall be adequately illuminated.
- (iii) The ventilation of machinery spaces shall be sufficient under all normal conditions to prevent accumulation of oil vapour.
- (iv) (1) As far as practicable, oil fuel tanks shall be part of the ship's structure and shall be located outside machinery spaces of Category A. When oil fuel tanks, except double bottom tanks,

are necessarily located adjacent to machinery spaces of Category A, they shall preferably have a common boundary with the double bottom tanks, and the area of the tank boundary common with the machinery space shall be kept to a minimum. In general, the use of free-standing oil fuel tanks shall be avoided but when such tanks are employed they shall not be situated in machinery spaces of Category A.

- (2) No oil tank shall be situated where spillage or leakage therefrom can constitute a hazard by falling on heated surfaces. Precautions shall be taken to prevent any oil that may escape under pressure from any pump, filter or heater from coming into contact with heated surfaces.

(v) Every oil fuel pipe which if damaged would allow oil to escape from a storage, settling or daily service tank situated above the double bottom shall be fitted with a cock or valve on the tank capable of being closed from a safe position outside the space concerned in the event of a fire arising in the space in which such tanks are situated. In the special case of deep tanks situated in any shaft or pipe tunnel or similar space, valves on the tanks shall be fitted but control in event of fire may be effected by means of an additional valve on the pipe or pipes outside the tunnel or similar space.

(vi) Safe and efficient means of ascertaining the amount of oil fuel contained in any oil tank shall be provided. Sounding pipes with suitable means of closure may be permitted if their upper ends terminate in safe positions. Other means of ascertaining the amount of oil fuel contained in any oil fuel tank may be permitted if they do not require penetration below the top of the tank, and providing their failure or overfilling of the tanks will not permit release of fuel thereby.

(vii) Provision shall be made to prevent over-pressure in any oil tank or in any part of the oil fuel system, including the filling pipes. Any relief valves and air or overflow pipes shall discharge to a position which, in the opinion of the Administration, is safe.

(viii) Oil fuel pipes shall be of steel or other approved material, provided that restricted use of flexible pipes shall be permissible in positions where the Administration is satisfied that they are necessary. Such flexible pipes and end attachments shall be of approved fire-resisting materials of adequate strength and shall be constructed to the satisfaction of the Administration.

(b) *Lubricating Oil Arrangements*

The arrangements for the storage, distribution and utilization of oil used in pressure lubrication systems shall be such as to ensure the safety of the ships and persons on board, and such arrangements in machinery spaces of Category A and, whenever practicable, in other machinery spaces shall at least comply with the provisions of sub-paragraphs (ii), (iv)(2), (v), (vi) and (vii) of paragraph (a) of this Regulation.

(c) *Arrangements for other Inflammable Oils*

The arrangements for the storage, distribution and utilization of other inflammable oils employed under pressure in power transmission systems, control

and activating systems and heating systems shall be such as to ensure the safety of the ship and persons on board. In locations where means of ignition are present such arrangements shall at least comply with the provisions of sub-paragraphs (a)(iv)(2) and (a)(vi), and with the provisions of sub-paragraph (a)(viii) in respect of strength and construction, of this Regulation.

Regulation 34

Special Arrangements in Machinery Spaces

(a) The provisions of this Regulation shall apply to machinery spaces of Category A and, where the Administration considers it desirable, to other machinery spaces.

(b) (i) The number of skylights, doors, ventilators, openings in funnels to permit exhaust ventilation and other openings to machinery spaces shall be reduced to a minimum consistent with the needs of ventilation and the proper and safe working of the ship.

(ii) The flaps of such skylights where fitted shall be of steel. Suitable arrangements shall be made to permit the release of smoke in the event of fire, from the space to be protected.

(iii) Such doors other than power-operated watertight doors shall be arranged so that positive closure is assured in case of fire in the space, by power-operated closing arrangements or by the provision of self-closing doors capable of closing against an inclination of 34 degrees opposing closure and having a fail-safe hook-back facility, provided with a remotely operated release device.

(c) Windows shall not be fitted in machinery space casings.

(d) Means of control shall be provided for:

(i) opening and closure of skylights, closure of openings in funnels which normally allow exhaust ventilation, and closure of ventilator dampers;

(ii) permitting the release of smoke;

(iii) closure of power-operated doors or release mechanism on doors other than power-operated watertight doors;

(iv) stopping ventilating fans; and

(v) stopping forced and induced draught fans, oil fuel transfer pumps, oil fuel unit pumps and other similar fuel pumps.

(e) The controls required for ventilating fans shall comply with the provisions of paragraph (f) of Regulation 25 of this Chapter. The controls for any required fixed fire-extinguishing system and those required by sub-paragraphs (d)(i), (ii), (iii) and (v) of this Regulation and of sub-paragraph (a)(v) of Regulation 33 of this Chapter shall be situated at one control position, or grouped in as few positions as possible to the satisfaction of the Administration. Such position or positions shall be located where they will not be cut off in the event of fire in the space they serve, and shall have a safe access from the open deck.

PART C - FIRE SAFETY MEASURES FOR PASSENGER SHIPS CARRYING NOT MORE THAN 36 PASSENGERS

Regulation 35

Structure

- (a) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.
- (b) Where fire protection in accordance with paragraph (b) of Regulation 40 of this Chapter is employed, the superstructure may be constructed of, for example, aluminium alloy, provided that:
 - (i) for the temperature rise of the metallic cores of "A" Class divisions when exposed to the standard fire test, due regard is given to the mechanical properties of the material;
 - (ii) the Administration is satisfied that the amount of combustible materials used in the relevant part of the ship is suitably reduced; the ceilings (i.e. linings of deck heads) are non-combustible;
 - (iii) adequate provision is made to ensure that in the event of fire, arrangements for stowage, launching and embarkation into survival craft remain as effective as if the superstructure were constructed of steel;
 - (iv) crowns and casings of boiler and machinery spaces are of steel construction adequately insulated, and the openings therein, if any, are suitably arranged and protected to prevent spread of fire.

Regulation 36

Main Vertical Zones

- (a) The hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones. Steps and recesses shall be kept to a minimum, but where they are necessary, they shall be of "A" Class divisions.
- (b) As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck.
- (c) Such bulkheads shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries.
- (d) On ships designed for special purposes, such as automobile or railroad car ferries, where installation of such bulkheads would defeat the purpose for which the ship is intended, equivalent means for controlling and limiting a fire shall be substituted and specifically approved by the Administration.

Regulation 37

Openings in "A" Class Divisions

- (a) Where "A" Class divisions are pierced for the passage of electric cables, pipes, trunks, ducts, etc., for girders, beams or other structures, arrangements shall be made to ensure that the fire resistance is not impaired.
- (b) Where of necessity, a duct passes through a main-vertical zone bulkhead, a fail-safe automatic closing fire damper shall be fitted adjacent to the bulkhead. The damper shall also be capable of being manually closed from both sides of the bulkhead. The operating position shall be readily accessible and be marked in red light-reflecting colour. The duct between the bulkhead and the damper shall be of steel or other equivalent material and, if necessary, to an insulating standard such as to comply with paragraph (a) of this Regulation. The damper shall be fitted on at least one side of the bulkhead with a visible indicator showing if the damper is in the open position.
- (c) Except for hatches between cargo, store, and baggage spaces, and between such spaces and the weather decks, all openings shall be provided with permanently attached means of closing which shall be at least as effective for resisting fires as the divisions in which they are fitted.
- (d) The construction of all doors and door frames in "A" Class divisions, with the means of securing them when closed, shall provide resistance to fire as well as to the passage of smoke and flame as far as practicable equivalent to that of the bulkheads in which the doors are situated. Watertight doors need not be insulated.
- (e) It shall be possible for each door to be opened from either side of the bulkhead by one person only.
- (f) Fire doors in main vertical zone bulkheads and stairway enclosures, other than power-operated watertight doors and those which are normally locked, shall be of the self-closing type capable of closing against an inclination of 34 degrees opposing closure. All such doors, except those that are normally closed, shall be capable of release from a control station, either simultaneously or in groups, and also individually from a position at the door. The release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system; however, approved power-operated watertight doors will be considered acceptable for this purpose. Hold-back hooks, not subject to control station release, will not be permitted. When double swing doors are permitted, they shall have a latch arrangement which is automatically engaged by the operation of the door release system.

Regulation 38

Fire Integrity of "A" Class Divisions

Where "A" Class divisions are required under this Part, the Administration, in deciding the amount of insulation to be provided, shall be guided by the provisions of Part B of this Chapter, but may accept a reduction of the amount of insulation below that stipulated by that Part.

Regulation 39***Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces***

The boundary bulkheads and decks separating accommodation spaces from machinery, cargo and service spaces shall be constructed of "A" Class divisions, and these bulkheads and decks shall have an insulation value to the satisfaction of the Administration having regard to the nature of the adjacent spaces.

Regulation 40***Protection of Stairways and Lifts in Accommodation and Service Spaces***

The accommodation and service spaces shall be protected in accordance with the provisions of either paragraph (a) or (b) of this Regulation.

(a) (i) Within the accommodation spaces, all enclosure bulkheads other than those required to be of "A" Class divisions, shall be constructed of "B" Class divisions of non-combustible materials, which may, however, be faced with combustible materials in accordance with subparagraph (iii) of this paragraph.

(ii) All corridor bulkheads shall extend from deck to deck. Ventilation openings may be permitted in the doors in "B" Class bulkheads, preferably in the lower portion. All other enclosure bulkheads shall extend from deck to deck vertically, and to the shell or other boundaries transversely, unless non-combustible ceilings or linings such as will ensure fire integrity are fitted, in which case the bulkheads may terminate at the ceilings or linings.

(iii) Except in cargo spaces, mail rooms, baggage rooms, or refrigerated compartments of service spaces, all linings, grounds, ceilings and insulations shall be of non-combustible materials. The total volume of combustible facings, mouldings, decorations and veneers in any accommodation or public space shall not exceed a volume equivalent to 2.54 millimetres (1/10 inch) veneer on the combined area of the walls and ceilings. All exposed surfaces in corridors or stairway enclosures and in concealed or inaccessible spaces shall have low flame-spread characteristics.*

(b) (i) All corridor bulkheads in accommodation spaces shall be of steel or be constructed of "B" Class panels.

(ii) A fire detecting system of an approved type shall be installed and so arranged as to detect the presence of fire in all enclosed spaces appropriated to the use or service of passengers or crew (except spaces which afford no substantial fire hazard) and automatically to

indicate at one or more points or stations where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire and also its location.

Regulation 41***Deck Coverings****

Primary deck coverings within accommodation spaces, control stations, stairways and corridors shall be of approved material which will not readily ignite.

Regulation 42***Protection of Stairways and Lifts in Accommodation and Service Spaces***

(a) All stairways and means of escape in accommodation and service spaces shall be of steel or other suitable materials.

(b) Passenger and service lift trunks, vertical trunks for light and air to passenger spaces, etc., shall be of "A" Class divisions. Doors shall be of steel or other equivalent material and when closed shall provide fire resistance at least as effective as the trunks in which they are fitted.

Regulation 43***Protection of Control Stations and Store-rooms***

(a) Control stations shall be separated from the remainder of the ship by "A" Class bulkheads and decks.

(b) The boundary bulkheads of baggage rooms, mail rooms, store-rooms, paint and lamp lockers, galleys and similar spaces shall be of "A" Class divisions. Spaces containing highly inflammable stores shall be so situated as to minimize the danger to passengers or crew in the event of fire.

Regulation 44***Windows and Sidescuttles***

(a) All windows and sidescuttles in bulkheads separating accommodation spaces from weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material. The glass shall be retained by a metal glazing bead.

(b) All windows and sidescuttles in bulkheads within accommodation spaces shall be constructed so as to preserve the integrity requirements of the type of bulkhead in which they are fitted.

* Reference is made to Improved Provisional Guidelines on Test Procedures for Primary Deck Coverings, adopted by the Organization by Resolution A.214(VII).

* Reference is made to Guidelines on the Evaluation of Fire Hazard Properties of Materials, adopted by the Organization by Resolution A.166(ES-IV).

Regulation 45*Ventilation Systems*

Power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces.

Regulation 46*Details of Construction*

(a) Paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose or other highly inflammable base shall not be used in any part of the ship.

(b) Pipes penetrating "A" or "B" Class divisions shall be of a material approved by the Administration having regard to the temperature such divisions are required to withstand. Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water-line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.

(c) In spaces containing main propulsion machinery, or oil-fired boilers, or auxiliary internal combustion type machinery of total power output of 746 kW or over, the following measures shall be taken:

- (i) skylights shall be capable of being closed from outside the space;
- (ii) skylights containing glass panels shall be fitted with external shutters of steel or other equivalent material permanently attached;
- (iii) any window permitted by the Administration in casings of such spaces shall be of the non-opening type, and shall be fitted with an external shutter of steel or other equivalent material permanently attached; and
- (iv) in the windows and skylights referred to in sub-paragraphs (i), (ii) and (iii) of this paragraph, wire reinforced glass shall be used.

Regulation 47*Fire Detection Systems and Fire-Extinguishing Equipment***(a) Patrols and Detection**

- (i) An efficient patrol system shall be maintained in all ships so that any outbreak of fire may be promptly detected. Manual fire alarms shall be fitted throughout the passenger and crew accommodation to enable the fire patrol to give an alarm immediately to the navigating bridge or fire control station.
- (ii) An approved fire alarm or fire detecting system shall be provided which will automatically indicate at one or more suitable points or

stations the presence or indication of fire and its location in any part of the ship which, in the opinion of the Administration, is not accessible to the patrol system, except where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply this requirement.

- (iii) The ship, whether new or existing, shall at all times when at sea, or in port (except when out of service), be so manned or equipped as to ensure that any initial fire alarm is immediately received by a responsible member of the crew.

(b) Fire Pumps and Fire Main System

The ship shall be provided with fire pumps, fire main system, hydrants and hoses complying with Regulation 5 of this Chapter and with the following requirements:

- (i) A ship of 4,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least three independently driven fire pumps and every ship of less than 4,000 tons gross tonnage with at least two such fire pumps.
- (ii) In a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards, the arrangement of sea connections, pumps and sources of power for operating them shall be such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action.
- (iii) In a ship of less than 1,000 tons gross tonnage the arrangements shall be to the satisfaction of the Administration.

(c) Fire Hydrants, Hoses and Nozzles

- (i) The ship shall be provided with such number of fire hoses as the Administration may deem sufficient. There shall be at least one fire hose for each of the hydrants required by paragraph (d) of Regulation 5 of this Chapter and these hoses shall be used only for the purposes of extinguishing fires or testing the fire-extinguishing apparatus at fire drills and surveys.
- (ii) In accommodation, service and machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such that the requirements of paragraph (d) of Regulation 5 of this Chapter may be complied with when all watertight doors and all doors in main vertical zone bulkheads are closed.
- (iii) The arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.
- (iv) All required hydrants in the machinery spaces of ships with oil-fired boilers or internal combustion type propelling machinery shall be fitted with hoses having nozzles as required in paragraph (g) of Regulation 5 of this Chapter.

(d) International Shore Connection

- (i) A ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least one international shore connexion, complying with paragraph (h) of Regulation 5 of this Chapter.
- (ii) Facilities shall be available enabling such a connexion to be used on either side of the ship.

(e) *Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces*

The ship shall be provided in accommodation and service spaces with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient.

(f) *Fixed Fire-Extinguishing Arrangements in Cargo Spaces*

- (i) The cargo spaces of ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed gas fire-extinguishing system complying with Regulation 8 of this Chapter.
- (ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that a ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirements of sub-paragraph (i) of this paragraph and also in ships of less than 1,000 tons gross tonnage, the arrangements in cargo spaces shall be to the satisfaction of the Administration.

(g) *Fire-Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, etc.*

Where main or auxiliary oil-fired boilers are situated, or in spaces containing oil fuel units or settling tanks, a ship shall be provided with the following arrangements:

- (i) There shall be any one of the following fixed fire-extinguishing installations:
 - (1) a pressure water-spraying system complying with Regulation 11 of this Chapter;
 - (2) a gas fire-extinguishing installation complying with Regulation 8 of this Chapter;
 - (3) a fixed froth installation complying with Regulation 9 of this Chapter. (The Administration may require fixed or mobile arrangements by pressure water or froth spraying to fight fire above the floor plates.)

In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

- (ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for extinguishing oil fires, in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. There shall be not less than one approved froth type extinguisher of at least 136 litres (30 gallons) capacity or equivalent in each boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler room and spaces containing any part of the oil fuel installations.
- (iii) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, sawdust impregnated with soda or other approved dry material, in such quantity as may be required by the Administration. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) *Fire-Fighting Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery*

Where internal combustion type engines are used, either for main propulsion or for auxiliary purposes associated with a total power output of not less than 746 kW, a ship shall be provided with the following arrangements:

- (i) there shall be one of the fixed arrangements required by sub-paragraph (g)(i) of this Regulation;
- (ii) there shall be in each engine space one approved froth-type extinguisher of not less than 45 litres (10 gallons) capacity or equivalent and also one approved portable froth-type extinguisher for each 746 kW of engine power output or part thereof; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(i) *Fire-Fighting Arrangements in Spaces containing Steam Turbines and not requiring any Fixed Installation*

The Administration shall give special consideration to the fire-extinguishing arrangements to be provided in spaces containing steam turbines which are separated from boiler rooms by watertight bulkheads.

(j) *Fireman's Outfits and Personal Equipment*

- (i) The minimum number of fireman's outfits complying with the requirements of Regulation 14 of this Chapter, and of additional sets of personal equipment, each such set comprising the items stipulated in sub-paragraphs (a)(i), (ii) and (iii) of that Regulation, to be carried, shall be as follows:
 - (1) two fireman's outfits; and in addition
 - (2) for every 80 metres (262 feet) or part thereof, of the aggregate of the lengths of all passenger spaces and service spaces on the deck which carries such spaces or, if there is more than one such deck, on the deck which has the largest aggregate of such lengths, two fireman's outfits and two sets of personal equipment, each such set comprising the items stipulated in Regulation 14(a)(i), (ii) and (iii) of this Chapter.

- (ii) For each fireman's outfit which includes a self-contained breathing apparatus as provided in paragraph (b) of Regulation 14 of this Chapter, spare charges shall be carried on a scale approved by the Administration.

- (iii) Fireman's outfits and sets of personal equipment shall be stored in widely separated positions ready for use. At least two fireman's outfits and one set of personal equipment shall be available at any one position.

Regulation 48***Means of Escape***

- (a) In and from all passenger and crew spaces and spaces in which crew are normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladders shall

be arranged so as to provide ready means of escape to the lifeboat embarkation deck. In particular the following precautions shall be complied with:

- (i) below the bulkhead deck, two means of escape, at least one of which shall be independent of watertight doors, shall be provided for each watertight compartment or similarly restricted space or group of spaces. One of these means of escape may be dispensed with by the Administration, due regard being paid to the nature and the location of spaces concerned, and to the number of persons who normally might be quartered or employed there;
 - (ii) above the bulkhead deck, there shall be at least two practical means of escape from each main vertical zone or similarly restricted space or group of spaces at least one of which shall give access to a stairway forming a vertical escape; and
 - (iii) at least one of the means of escape shall be by means of a readily accessible enclosed stairway, which shall provide as far as practicable continuous fire shelter from the level of its origin to the lifeboat embarkation deck. The width, number and continuity of the stairways shall be to the satisfaction of the Administration.
- (b) In machinery spaces, two means of escape, one of which may be a watertight door, shall be provided from each engine room, shaft tunnel and boiler room. In machinery spaces, where no watertight door is available, the two means of escape shall be formed by two sets of steel ladders as widely separated as possible leading to doors in the casing similarly separated and from which access is provided to the embarkation deck. In the case of ships of less than 2,000 tons gross tonnage, the Administration may dispense with this requirement, due regard being paid to the width and the disposition of the casing.

Regulation 49

Oil Fuel used for Internal Combustion Engines

No internal combustion engine shall be used for any fixed installation in a ship if its fuel has a flashpoint of 43°C (110°F) or less (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus.

Regulation 50

Special Arrangements in Machinery Spaces

- (a) Means shall be provided for stopping ventilating fans serving machinery and cargo spaces and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to such spaces. These means shall be capable of being operated from outside such spaces in case of fire.
- (b) Machinery driving forced and induced draught fans, oil fuel transfer pumps, oil fuel unit pumps and other similar fuel pumps shall be fitted with remote controls situated outside the space concerned so that they may be stopped in the event of a fire arising in the space in which they are located.

- (c) Every oil fuel suction pipe from a storage, settling or daily service tank situated above the double bottom shall be fitted with a cock or valve capable of being closed from outside the space concerned in the event of a fire arising in the space in which such tanks are situated. In the special case of deep tanks situated in any shaft or pipe tunnel, valves on the tanks shall be fitted but control in event of fire may be effected by means of an additional valve on the pipeline or lines outside the tunnel or tunnels.

PART D - FIRE SAFETY MEASURES FOR CARGO SHIPS*

Regulation 51

General Requirements for Cargo Ships of 4,000 tons Gross Tonnage and Upwards other than Tankers Covered by Part E of this Chapter

- (a) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel, except where the Administration may sanction the use of other suitable material in special cases, having in mind the risk of fire.
- (b) In accommodation spaces, the corridor bulkheads shall be of steel or be constructed of "B" Class panels.
- (c) Deck coverings within accommodation spaces on the decks forming the crown of machinery and cargo spaces shall be of a type which will not readily ignite.†
- (d) Interior stairways below the weather deck shall be of steel or other suitable material. Crew lift trunks within accommodation shall be of steel or equivalent material.
- (e) Bulkheads of galleys, paint stores, lamp rooms, boatswain's stores when adjacent to accommodation spaces and emergency generator rooms if any, shall be of steel or equivalent material.
- (f) In accommodation and machinery spaces, paints, varnishes and similar preparations having a nitro-cellulose or other highly inflammable base shall not be used.
- (g) Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers; sanitary discharges, and other outlets which are close to the water-line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.
- (h) Power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces.

* Reference is made to Recommendation on Safety Measures for Periodically Unattended Machinery Spaces of Cargo Ships additional to those normally considered necessary for an Attended Machinery Space, adopted by the Organization by Resolution A.211(VII).

† Reference is made to Improved Provisional Guidelines on Test Procedures for Primary Deck Coverings, adopted by the Organization by Resolution A.214(VII).

Regulation 52

Fire-Extinguishing Systems and Equipment(a) *Application*

Where ships have a lower gross tonnage than those quoted in this Regulation, the arrangements for the items covered in this Regulation shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) *Fire Pumps and Fire Main System*

The ship shall be provided with fire pumps, fire main system, hydrants and hoses complying with Regulation 5 of this Chapter and with the following requirements:

- (i) A ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with two independently driven power pumps.
- (ii) In a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards if a fire in any one compartment could put all the pumps out of action, there must be an alternative means of providing water for fire fighting. In a ship of 2,000 tons gross tonnage and upwards this alternative means shall be a fixed emergency pump independently driven. This emergency pump shall be capable of supplying two jets of water to the satisfaction of the Administration.

(c) *Fire Hydrants, Hoses and Nozzles*

- (i) In a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards the number of fire hoses to be provided, each complete with couplings and nozzles, shall be one for each 30 metres (100 feet) length of the ship and one spare but in no case less than five in all. This number does not include any hoses required in any engine or boiler room. The Administration may increase the number of the hoses required so as to ensure that hoses in sufficient number are available and accessible at all times, having regard to the type of the ship and the nature of the trade on which the ship is employed.
- (ii) In accommodation, service and machinery spaces, the number and position of hydrants shall be such as to comply with the requirements of paragraph (d) of Regulation 5 of this Chapter.
- (iii) In a ship the arrangements shall be such that at least two jets of water can reach any part of any cargo space when empty.
- (iv) All required hydrants in the machinery spaces of ships with oil-fired boilers or internal combustion type propelling machinery shall be fitted with hoses having nozzles as required in paragraph (g) of Regulation 5 of this Chapter.

(d) *International Shore Connexion*

- (i) A ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with at least one international shore connexion, complying with paragraph (h) of Regulation 5 of this Chapter.
- (ii) Facilities shall be available enabling such a connexion to be used on either side of the ship.

(e) *Portable Fire Extinguishers in Accommodation and Service Spaces*

The ship shall be provided in accommodation and service spaces with such approved portable fire extinguishers as the Administration may deem to be appropriate and sufficient; in any case, their number shall not be less than five for ships of 1,000 tons gross tonnage and upwards.

(f) *Fixed Fire-Extinguishing Arrangements in Cargo Spaces*

- (i) Cargo spaces of ships of 2,000 tons gross tonnage and upwards shall be protected by a fixed fire-extinguishing system complying with Regulation 8 of this Chapter.

(ii) The Administration may exempt from the requirements of subparagraph (i) of this paragraph the cargo holds of any ship (other than the tanks of a tanker):

- (1) if they are provided with steel hatch covers and effective means of closing all ventilators and other openings leading to the holds;
- (2) if the ship is constructed and intended solely for carrying such cargoes as ore, coal or grain; or
- (3) where it is shown to the satisfaction of the Administration that the ship is engaged on voyages of such short duration that it would be unreasonable to apply the requirement.

(iii) Every ship in addition to complying with the requirements of this Regulation shall, while carrying explosives of such nature or in such quantity as are not permitted to be carried in passenger ships under Regulation 7 of Chapter VII of this Convention comply with the following requirements:

- (1) Steam shall not be used in any compartment containing explosives. For the purpose of this sub-paragraph, "compartment" means all spaces contained between two adjacent permanent bulkheads and includes the lower hold and all cargo spaces above it.
- (2) In addition, in each compartment containing explosives and in adjacent cargo compartments, there shall be provided a smoke- or fire-detection system in each cargo space.

(g) *Fire-Extinguishing Appliances in Boiler Rooms, etc.*

Where main or auxiliary oil-fired boilers are situated, or in spaces containing oil fuel units or settling tanks, a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with the following arrangements:

- (1) There shall be any one of the following fixed fire-extinguishing installations:
 - (1) A pressure water-spraying system complying with Regulation 11 of this Chapter.
 - (2) A fire-extinguishing installation complying with Regulation 8 of this Chapter.
 - (3) A fixed froth installation complying with Regulation 9 of this Chapter. (The Administration may require fixed or mobile

arrangements by pressure water or froth spraying to fight fire above the floor plates.)

In each case if the engine and boiler rooms are not entirely separate, or if fuel oil can drain from the boiler room into the engine room bilges, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment.

- (ii) There shall be at least two approved portable extinguishers discharging froth or other approved medium suitable for extinguishing oil fires in each firing space in each boiler room and each space in which a part of the oil fuel installation is situated. In addition, there shall be at least one extinguisher of the same description with a capacity of 9 litres (2 gallons) for each burner, provided that the total capacity of the additional extinguisher or extinguishers need not exceed 45 litres (10 gallons) for any one boiler room.

- (iii) In each firing space there shall be a receptacle containing sand, saw-dust impregnated with soda, or other approved dry material in such quantity as may be required by the Administration. Alternatively an approved portable extinguisher may be substituted therefor.

(h) *Fire-Fighting Appliances in Spaces containing Internal Combustion Type Machinery*

Where internal combustion type engines are used, either for main propulsion machinery, or for auxiliary purposes associated with a total power output of not less than 746 kW, a ship of 1,000 tons gross tonnage and upwards shall be provided with the following arrangements:

- (i) There shall be one of the fixed arrangements required by subparagraph (g)(i) of this Regulation.
- (ii) There shall be in each engine space one approved froth-type extinguisher of not less than 45 litres (10 gallons) capacity or equivalent and also one approved portable froth extinguisher for each 746 kW of engine power output or part thereof; but the total number of portable extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(i) *Fire-Fighting Arrangements in Spaces containing Steam Turbines and not requiring any Fixed Installation*

The Administration shall give special consideration to the fire-extinguishing arrangements to be provided in spaces containing steam turbines which are separated from boiler rooms by watertight bulkheads.

(j) *Fireman's Outfits and Personal Equipment*

- (i) The ship, whether new or existing, shall carry at least two fireman's outfits complying with the requirements of Regulation 14 of this Chapter. Furthermore, Administrations may require in large ships additional sets of personal equipment and in tankers and special ships such as factory ships additional fireman's outfits.
- (ii) For each fireman's outfit which includes a self-contained breathing apparatus as provided in paragraph (b) of Regulation 14 of this

Chapter, spare charges shall be carried on a scale approved by the Administration.

- (iii) The fireman's outfits and personal equipment shall be stored so as to be easily accessible and ready for use and, where more than one fireman's outfit and set of personal equipment are carried, they shall be stored in widely separated positions.

Regulation 53

Means of Escape

- (a) In and from all crew and passenger spaces and spaces in which crew are normally employed, other than machinery spaces, stairways and ladders shall be arranged so as to provide ready means of escape to the lifeboat embarkation deck.

- (b) In machinery spaces, two means of escape, one of which may be a watertight door, shall be provided from each engine room, shaft tunnel and boiler room. In machinery spaces, where no watertight door is available, the two means of escape shall be formed by two sets of steel ladders as widely separated as possible leading to doors in the casing similarly separated and from which access is provided to the embarkation deck. In the case of ships of less than 2,000 tons gross tonnage, the Administration may dispense with this requirement, due regard being paid to the width and the disposition of the casing.

Regulation 54

Special Arrangements in Machinery Spaces

- (a) Means shall be provided for stopping ventilating fans serving machinery and cargo spaces and for closing all doorways, ventilators, annular spaces around funnels and other openings to such spaces. These means shall be capable of being operated from outside such spaces in case of fire.

- (b) Machinery driving forced and induced draught fans, oil fuel transfer pumps, oil fuel unit pumps and other similar fuel pumps shall be fitted with remote controls situated outside the space concerned so that they may be stopped in the event of a fire arising in the space in which they are located.

- (c) Every oil fuel suction pipe from a storage, settling or daily service tank situated above the double bottom shall be fitted with a cock or valve capable of being closed from outside the space concerned in the event of a fire arising in the space in which such tanks are situated. In the special case of deep tanks situated in any shaft or pipe tunnel, valves on the tanks shall be fitted but control in event of fire may be effected by means of an additional valve on the pipeline or lines outside the tunnel or tunnels.

PART E – FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS

Regulation 55

Application

(a) This Part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flashpoint not exceeding 60°C (140°F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and whose Reid vapour pressure is below that of atmospheric pressure, and other liquid products having a similar fire hazard.

(b) In addition, all ships covered by this Part shall comply with the requirements of Regulations 52, 53 and 54 of this Chapter, except that paragraph (f) of Regulation 52 need not apply to tankers complying with Regulation 60 of this Chapter.

(c) Where cargoes other than those referred to in paragraph (a) of this Regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.

(d) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 56

Location and Separation of Spaces

(a) Machinery spaces of Category A shall be positioned aft of cargo tanks and slop tanks and shall be isolated from them by a cofferdam, cargo pump room or oil fuel bunker tank; they shall also be situated aft of such cargo pump rooms and cofferdams, but not necessarily aft of the oil fuel bunker tanks. However, the lower portion of the pump room may be recessed into such spaces to accommodate pumps provided the deck head of the recess is in general not more than one-third of the moulded depth above the keel except that in the case of ships of not more than 25,000 metric tons deadweight, where it can be demonstrated that for reasons of access and satisfactory piping arrangements this is impracticable, the Administration may permit a recess in excess of such height, but not exceeding one half of the moulded depth above the keel.

(b) Accommodation spaces, main cargo control stations, control stations and service spaces shall be positioned aft of all cargo tanks, slop tanks, cargo pump rooms and cofferdams which isolate cargo or slop tanks from machinery spaces of Category A. Any common bulkhead separating a cargo pump room, including the pump room entrance, from accommodation and service spaces and control stations shall be constructed to "A-60" Class. Where deemed necessary, accommodation spaces, control stations, machinery spaces other than those of Category A and service spaces may be permitted forward of all cargo tanks, slop tanks, cargo pump rooms and cofferdams subject to an equivalent standard of safety and appropriate availability of fire-extinguishing arrangements being provided to the satisfaction of the Administration.

(c) Where the fitting of a navigation position above the cargo tank area is shown to be necessary it shall be for navigation purposes only and it shall be separated from the cargo tank deck by means of an open space with a height of at least 2 metres. The fire protection of such navigation position shall in addition be as required for control spaces as set forth in paragraphs (a) and (b) of Regulation 57 and other provisions as applicable of this Part.

(d) Means shall be provided to keep deck spills away from the accommodation and service areas. This may be accomplished by provision of a permanent continuous coaming of a suitable height extending from side to side. Special consideration shall be given to the arrangements associated with stern loading.

(e) Exterior boundaries of superstructures and deckhouses enclosing accommodation and service spaces and including any overhanging decks which support such accommodation, shall be insulated to "A-60" Class for the whole of the portions which face cargo oil tanks and for 3 metres aft of the front boundary. In the case of the sides of these superstructures and deckhouses, such insulation shall be carried as high as is deemed necessary by the Administration.

(f) In boundaries, facing cargo tanks, of superstructures and deckhouses containing accommodation and service spaces the following provisions shall apply:

(i) No doors shall be permitted in such boundaries, except that doors to those spaces not having access to accommodation and service spaces, such as cargo control stations, provision rooms, and store-rooms may be permitted by the Administration. Where such doors are fitted, the boundaries of the space shall be insulated to "A-60" Class. Bolted plates for removal of machinery may be fitted in such boundaries.

(ii) Portlights in such boundaries shall be of a fixed (non-opening) type. Pilot house windows may be non-fixed (opening).

(iii) Portlights in the first tier on the main deck shall be fitted with inside covers of steel or equivalent material.

The requirements of this paragraph, where applicable, except in the case of access to the navigating bridge spaces, shall also be applied to the boundaries of the superstructures and deckhouses for a distance of 5 metres measured longitudinally from the forward end of such structures.

Regulation 57

Construction

(a) (i) The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.

(ii) Bulkheads between cargo pump rooms, including their trunks and machinery spaces of Category A shall be "A" Class and shall have no penetrations which are less than "A-0" Class or equivalent in all respects, other than the cargo pump shaft glands and similar glanded penetrations.

- (iii) Bulkheads and decks forming divisions separating machinery spaces of Category A and cargo pump rooms, including their trunks, respectively, from the accommodation and service spaces shall be of "A-60" Class. Such bulkheads and decks and any boundaries of machinery spaces of Category A and cargo pump rooms shall not be pierced for windows or portlights.
- (iv) The requirements of sub-paragraphs (ii) and (iii) of this paragraph, however, do not preclude the installation of permanent approved gas-tight lighting enclosures for illuminating the pump rooms provided that they are of adequate strength and maintain the integrity and gas-tightness of the bulkhead as "A" Class. Further, it does not preclude the use of windows in a control room located entirely within a machinery space.
- (v) Control stations shall be separated from adjacent enclosed spaces by means of "A" Class bulkheads and decks. The insulation of these control station boundaries shall be to the satisfaction of the Administration having in mind the risk of fire in adjacent spaces.
- (vi) Casing doors in machinery spaces of Category A shall be self-closing and comply with the related provisions of sub-paragraph (b)(vii) of this Regulation.
- (vii) The surface of the insulation on interior boundaries of machinery spaces of Category A shall be impervious to oil and oil vapours.
- (viii) Primary deck coverings, if applied, shall be of approved materials which will not readily ignite.*
- (ix) Interior stairways shall be of steel or other suitable material.
- (x) When adjacent to accommodation spaces, bulkheads of galleys, paint stores, lamp rooms and boatswain's stores shall be of steel or equivalent material.
- (xi) Paints, varnishes and other finishes used on exposed interior surfaces shall not be of a nature to offer an undue fire hazard in the judgement of the Administration and shall not be capable of producing excessive quantities of smoke or other toxic properties.
- (xii) Pipes conveying oil or combustible liquids shall be of a material approved by the Administration having regard to the fire risk. Materials readily rendered ineffective by heat shall not be used for overboard scuppers, sanitary discharges, and other outlets which are close to the water-line and where the failure of the material in the event of fire would give rise to danger of flooding.
- (xiii) Power ventilation of machinery spaces shall be capable of being stopped from an easily accessible position outside the machinery spaces.
- (xiv) Skylights to machinery spaces of Category A and cargo pump rooms shall comply with the provisions of sub-paragraph (a)(iii) of this Regulation.
- (b) Within the accommodation and service spaces and control stations the following conditions shall apply:
- (i) Corridor bulkheads including doors shall be of "A" or "B" Class divisions extending from deck to deck. Where continuous "B" Class ceilings and/or linings are fitted on both sides of the bulkhead, the bulkhead may terminate at the continuous ceiling or lining. Doors of cabins and public spaces in such bulkheads may have a louvre in the lower half.
 - (ii) Air spaces enclosed behind ceilings, panelings, or linings shall be divided by close fitting draught stops spaced not more than 14 metres apart.
 - (iii) Ceilings, linings, bulkheads and insulation except for insulation in refrigerated compartments shall be of non-combustible material. Vapour barriers and adhesives used in conjunction with insulation, as well as insulation of pipe fittings for cold service systems need not be non-combustible, but they shall be kept to the minimum quantity practicable and their exposed surfaces shall have resistance to propagation of flame to the satisfaction of the Administration.
 - (iv) The framing, including grounds and the joint pieces of bulkheads, linings, ceilings and draught stops, if fitted, shall be of non-combustible material.
 - (v) All exposed surfaces in corridors and stairway enclosures and surfaces in concealed or inaccessible spaces shall have low flame-spread characteristics.*
 - (vi) Bulkheads, linings and ceilings may have combustible veneer, provided that such veneer shall not exceed 2 millimetres within any such space except corridors, stairway enclosures and control stations where it shall not exceed 1.5 millimetres.
 - (vii) Stairways which penetrate only a single deck shall be protected at least at one level by "A" or "B" Class divisions and self-closing doors so as to limit the rapid spread of fire from one deck to another. Crew lift trunks shall be of "A" Class divisions. Stairways and lift trunks which penetrate more than a single deck shall be surrounded by "A" Class divisions and protected by self-closing steel doors at all levels. Self-closing doors shall not be fitted with hold-back hooks. However, hold-back arrangements fitted with remote release fittings of the fail-safe type may be utilized.
- (c) Ducts provided for ventilation of machinery spaces of Category "A" shall not in general pass through accommodation and service spaces or control stations, except that the Administration may permit relaxation from this requirement provided that:
- (i) the ducts are constructed of steel and each is insulated to "A-60" Class; or

* Reference is made to Guidelines on the Evaluation of Fire Hazard Properties of Materials, adopted by the Organization by Resolution A.166(ES.IV).

* Reference is made to Improved Provisional Guidelines on Test Procedures for Primary Deck Coverings, adopted by the Organization by Resolution A.214(VII).

- (ii) the ducts are constructed of steel and are fitted with an automatic fire damper close to the boundary penetrated and are insulated to "A-60" Class from the machinery space of Category A to a point at least 5 metres beyond the fire damper.

(d) Ducts provided for ventilation of accommodation and service spaces or control stations shall not in general pass through machinery spaces of Category A except that the Administration may permit relaxation from this requirement provided that ducts are constructed of steel and an automatic fire damper is fitted close to the boundaries penetrated.

Regulation 58

Ventilation

(a) The arrangement and positioning of openings in the cargo tank deck from which gas emission can occur shall be such as to minimize the possibility of gas being admitted to enclosed spaces containing a source of ignition, or collecting in the vicinity of deck machinery and equipment which may constitute an ignition hazard. In every case the height of the outlet above the deck and the discharge velocity of the gas shall be considered in conjunction with the distance of any outlet from any deckhouse opening or source of ignition.

(b) The arrangement of ventilation inlets and outlets and other deckhouse and superstructure boundary space openings shall be such as to complement the provisions of paragraph (a) of this Regulation. Such vents especially for machinery spaces shall be situated as far aft as practicable. Due consideration in this regard should be given when the ship is equipped to load or discharge at the stern. Sources of ignition such as electrical equipment shall be so arranged as to avoid an explosion hazard.

(c) Cargo pump rooms shall be mechanically ventilated and discharges from the exhaust fans shall be led to a safe place on the open deck. The ventilation of these rooms shall have sufficient capacity to minimize the possibility of accumulation of inflammable vapours. The number of changes of air shall be at least 20 times per hour, based upon the gross volume of the space. The air ducts shall be arranged so that all of the space is effectively ventilated. The ventilation shall be of the suction type.

Regulation 59

Means of Escape

In addition to the requirements of paragraph (a) of Regulation 53 of this Chapter, consideration shall be given by the Administration to the availability of emergency means of escape for personnel from each cabin.

Regulation 60

Cargo Tank Protection

(a) For tankers of 100,000 metric tons deadweight and upwards and combination carriers of 50,000 metric tons deadweight and upwards, the protection of

the cargo tanks deck area and cargo tanks shall be achieved by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with the requirements of Regulations 61 and 62 of this Part except that in lieu of the above installations the Administration, after having given consideration to the ship arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with Regulation 5 of Chapter I of this Convention.

(b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:

(i) be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and

(ii) be capable of combating fires in ruptured tanks.

(c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:

(i) be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in-tank operations; and

(ii) be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.

(d) In tankers of less than 100,000 metric tons deadweight and combination carriers of less than 50,000 metric tons deadweight the Administration, in applying the requirements of paragraph (f) of Regulation 52 of this Chapter, may accept a froth system, capable of discharging froth internally or externally, to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 61

Fixed Deck Froth System

The fixed deck froth system referred to in paragraph (a) of Regulation 60 of this Chapter shall be designed as follows:

(a) The arrangements for providing froth shall be capable of delivering froth to the entire cargo tank area as well as into any cargo tank, the deck of which has been ruptured.

(b) The system shall be capable of simple and rapid operation. The main control station for the system shall be suitably located outside of the cargo tank area, adjacent to the accommodation spaces and readily accessible and operable in the event of fire in the areas protected.

(c) The rate of supply of froth solution shall be not less than the greater of the following:

(i) 0.6 litres per minute per square metre of the cargo deck area, where cargo deck area means the maximum breadth of the ship times the total longitudinal extent of the cargo tank spaces, or

(ii) 6 litres per minute per square metre of the horizontal sectional area of the single tank having the largest such area.

Sufficient froth concentrate shall be supplied to ensure at least 20 minutes of froth generation when using solution rates stipulated in sub-paragraph (i) or (ii) of this paragraph, whichever is the greater. The froth expansion ratio (i.e. the ratio of the volume of froth produced to the volume of the mixture of water and froth-making concentrate supplied) shall not generally exceed 12 to 1. Where systems essentially produce low expansion froth but at an expansion ratio slightly in excess of 12 to 1, the quantity of froth solution available shall be calculated as for 12 to 1 expansion ratio systems. When medium expansion ratio froth (between 50 to 1 and 150 to 1 expansion ratio) is employed the application rate of the froth and the capacity of a monitor installation shall be to the satisfaction of the Administration.

(d) Froth from the fixed froth system shall be supplied by means of monitors and froth applicators. At least 50 per cent of the required froth rate shall be delivered from each monitor.

(e) (i) The number and position of monitors shall be such as to comply with paragraph (a) of this Regulation. The capacity of any monitor in litres per minute of froth solution shall be at least three times the deck area in square metres protected by that monitor, such area being entirely forward of the monitor.

(ii) The distance from the monitor to the farthest extremity of the protected area forward of that monitor shall not be more than 75 per cent of the monitor throw in still air conditions.

(f) A monitor and hose connexion for a froth applicator shall be situated both port and starboard at the poop front or accommodation spaces facing the cargo deck. Applicators shall be provided for flexibility of action during fire-fighting operations and to cover areas screened from the monitors.

(g) Valves shall be provided in both the froth main and the fire main immediately forward of every monitor position to isolate damaged sections of these mains.

(h) Operation of a deck froth system at its required output shall permit the simultaneous use of the minimum required number of jets of water at the required pressure from the fire main.

Regulation 62

Inert Gas System

The inert gas system referred to in paragraph (a) of Regulation 60 of this Chapter shall be capable of providing on demand a gas or mixture of gases to the cargo tanks so deficient in oxygen that the atmosphere within a tank may be rendered inert, i.e. incapable of propagating flame. Such a system shall satisfy the following conditions:

(a) The need for fresh air to enter a tank during normal operations shall be eliminated, except when preparing a tank for entry by personnel.

(b) Empty tanks shall be capable of being purged with inert gas to reduce the hydrocarbon content of a tank after discharge of cargo.

(c) The washing of tanks shall be capable of being carried out in an inert atmosphere.

(d) During cargo discharge, the system shall be such as to ensure that the volume of gas referred to in paragraph (f) of this Regulation is available. At other times sufficient gas to ensure compliance with paragraph (g) of this Regulation shall be continuously available.

(e) Suitable means for purging the tanks with fresh air as well as with inert gas shall be provided.

(f) The system shall be capable of supplying inert gas at a rate of at least 125 per cent of the maximum rated capacity of the cargo pumps.

(g) Under normal running conditions, when tanks are being filled or have been filled with inert gas, a positive pressure shall be capable of being maintained at the tank.

(h) Exhaust gas outlets for purging shall be suitably located in the open air and shall be to the same general requirements as prescribed for ventilating outlets of tanks, referred to in paragraph (a) of Regulation 58 of this Chapter.

(i) A scrubber shall be provided which will effectively cool the gas and remove solids and sulphur combustion products.

(j) At least two fans (blowers) shall be provided which together shall be capable of delivering at least the amount of gas stipulated in paragraph (f) of this Regulation.

(k) The oxygen content in the inert gas supply shall not normally exceed 5 per cent by volume.

(l) Means shall be provided to prevent the return of hydrocarbon gases or vapours from the tanks to the machinery spaces and uptakes and prevent the development of excessive pressure or vacuum. In addition, an effective water lock shall be installed at the scrubber or on deck. Branch piping for inert gas shall be fitted with stop valves or equivalent means of control at every tank. The system shall be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity.

(m) Instrumentation shall be fitted for continuously indicating and permanently recording at all times when inert gas is being supplied the pressure and oxygen content of the gas in the inert gas supply main on the discharge side of the fan. Such instrumentation should preferably be placed in the cargo control room if fitted but in any case shall be easily accessible to the officer in charge of cargo operations. Portable instruments suitable for measuring oxygen and hydrocarbon gases or vapour and the necessary tank fittings shall be provided for monitoring the tank contents.

(n) Means for indicating the temperature and pressure of the inert gas main shall be provided.

- (b) A ship, the keel of which was laid on or after 19 November 1952 but before 26 May 1965, shall comply with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, relating to the fire safety measures applicable in that Convention to new ships and shall also comply with the provisions of Regulations 68(b) and (c), 75, 77(b), 78, 80(b), 81(b) to (g), 84 and 85 of this Part.
- (c) A ship, the keel of which was laid on or after 26 May 1965, but before the present Convention comes into force, shall, unless it complies with Parts A and B of this Chapter, comply with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 relating to the fire safety measures applicable in that Convention to new ships and shall also comply with Regulations 68(b) and (c), 80(b), 81(b), (c) and (d) and 85 of this Part.

Regulation 66

Structure

The structural components shall be of steel or other suitable material in compliance with Regulation 27 (1948), except that isolated deckhouses containing no accommodation and decks exposed to the weather may be of wood if structural fire protection measures are taken to the satisfaction of the Administration.

Regulation 67

Main Vertical Zones

The ship shall be subdivided by "A" Class divisions into main vertical zones in compliance with Regulation 28 (1948). Such divisions shall have as far as practicable adequate insulating value, taking into account the nature of the adjacent spaces as provided for in Regulation 26(c)(iv) (1948).

Regulation 68

Openings in Main Vertical Zone Bulkheads

- (a) The ship shall comply substantially with Regulation 29 (1948).
- (b) Fire doors shall be of steel or equivalent material with or without non-combustible insulation.
- (c) In the case of ventilation trunks and ducts having a cross-sectional area of 0.02 square metres (31 square inches) or more which pass through main zone divisions, the following additional provisions shall apply:
- (i) for trunks and ducts having cross-sectional areas between 0.02 square metres (31 square inches) and 0.075 square metres (116 square inches) inclusive, fire dampers shall be of a fail-safe automatic closing type, or such trunks and ducts shall be insulated for at least 457 millimetres (18 inches) on each side of the division to meet the applicable bulkhead requirements;

- (o) Alarms shall be provided to indicate:

- (i) high oxygen content of gas in the inert gas main;
 - (ii) low gas pressure in the inert gas main;
 - (iii) low pressure in the supply to the deck water seal, if such equipment is installed;
 - (iv) high temperature of gas in the inert gas main; and
 - (v) low water pressure to the scrubber
- and automatic shut-downs of the system shall be arranged on predetermined limits being reached in respect of sub-paragraphs (iii), (iv) and (v) of this paragraph.

- (p) The master of any ship equipped with an inert gas system shall be provided with an instruction manual covering operational, safety and occupational health requirements relevant to the system.

Regulation 63

Cargo Pump Room

Each cargo pump room shall be provided with a fixed fire-fighting system operated from a readily accessible position outside the pump room. The system shall use water-spray or another suitable medium satisfactory to the Administration.

Regulation 64

Hose Nozzles

All hose water nozzles provided shall be of an approved dual purpose type (i.e. spray/jet type) incorporating a shut-off.

PART F - SPECIAL FIRE SAFETY MEASURES FOR EXISTING PASSENGER SHIPS

(For the purposes of this Part of this Chapter, all references to Regulation ... (1948) mean references to Regulations of Chapter II of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, and all references to Regulation ... (1960) mean, unless otherwise stated, references to Regulations of Chapter II of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960)

Regulation 65

Application

Any passenger ship carrying more than 36 passengers shall at least comply as follows:

- (a) A ship, the keel of which was laid before 19 November 1952, shall comply with the provisions of Regulations 66 to 85 inclusive of this Part.

- (ii) for trunks and ducts having a cross-sectional area exceeding 0.075 square metres (116 square inches), fire dampers shall be of a fail-safe automatic closing type.

Regulation 69

Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces

The ship shall comply with Regulation 31 (1948).

Regulation 70

Application relative to Methods I, II and III

Each accommodation space and service space in a ship shall comply with all the provisions stipulated in one of the paragraphs (a), (b), (c) or (d) of this Regulation:

- (a) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method I, a network of non-combustible "B" Class bulkheads shall be provided in substantial compliance with Regulation 30(a) (1948) together with maximum use of non-combustible materials in compliance with Regulation 39(a) (1948).
- (b) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method II:
 - (i) an automatic sprinkler and fire alarm system shall be provided which shall be in substantial compliance with Regulations 42 and 48 (1948), and
 - (ii) the use of combustible materials of all kinds shall be reduced as far as is reasonable and practicable.
- (c) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method III, a network of fire-retarding bulkheads shall be fitted from deck to deck in substantial compliance with Regulation 30(b) (1948), together with an automatic fire detection system in substantial compliance with Regulation 43 (1948). The use of combustible and highly inflammable materials shall be restricted as prescribed in Regulations 39(b) and 40(g) (1948). Departure from the requirements of Regulations 39(b) and 40(g) (1948) may be permitted if a fire patrol is provided at intervals not exceeding 20 minutes.

- (d) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method III:

- (i) additional "A" Class divisions shall be provided within the accommodation spaces in order to reduce in these spaces the mean length of the main vertical zones to about 20 metres (65.5 feet); and
- (ii) an automatic fire detection system shall be provided in substantial compliance with Regulation 43 (1948); and
- (iii) all exposed surfaces, and their coatings, of corridor and cabin bulkheads in accommodation spaces shall be of limited flame-spreading power; and

- (iv) the use of combustible materials shall be restricted as prescribed in Regulation 39(b) (1948). Departure from the requirements of Regulation 39(b) (1948) may be permitted if a fire patrol is provided at intervals not exceeding 20 minutes; and

- (v) additional non-combustible "B" Class divisions shall be fitted from deck to deck forming a network of fire-retarding bulkheads within which the area of any compartment, except public spaces, will in general not exceed 300 square metres (3,200 square feet).

Regulation 71

Protection of Vertical Stairways

The stairways shall comply with Regulation 33 (1948) except that, in cases of exceptional difficulty, the Administration may permit the use of non-combustible "B" Class divisions and doors instead of "A" Class divisions and doors for stairway enclosures. Moreover, the Administration may permit exceptionally the retention of a wooden stairway subject to its being sprinkler-protected and satisfactorily enclosed.

Regulation 72

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air, etc.

The ship shall comply with Regulation 34 (1948).

Regulation 73

Protection of Control Stations

The ship shall comply with Regulation 35 (1948), except however that in cases where the disposition or construction of control stations is such as to preclude full compliance, e.g. timber construction of wheelhouse, the Administration may permit the use of free-standing non-combustible "B" Class divisions to protect the boundaries of such control stations. In such cases, where spaces immediately below such control stations constitute a significant fire hazard, the deck between shall be fully insulated as an "A" Class division.

Regulation 74

Protection of Store-rooms, etc.

The ship shall comply with Regulation 36 (1948).

Regulation 75

Windows and Sidescuttles

Skylights of engine and boiler spaces shall be capable of being closed from outside such spaces.

Regulation 76*Ventilation Systems*

- (a) All power ventilation, except cargo and machinery space ventilation, shall be fitted with master controls so located outside the machinery space and in readily accessible positions, that it shall not be necessary to go to more than three stations in order to stop all the ventilation fans to spaces other than machinery and cargo spaces. Machinery space ventilation shall be provided with a master control operable from a position outside the machinery space.
- (b) Efficient insulation shall be provided for exhaust ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

Regulation 77*Miscellaneous Items*

- (a) The ship shall comply with Regulation 40(a), (b) and (f) (1948), except that in Regulation 40(a)(i) (1948), 20 metres (65.5 feet) may be substituted for 13.73 metres (45 feet).
- (b) Fuel pumps shall be fitted with remote controls situated outside the space concerned so that they may be stopped in the event of a fire arising in the space in which they are located.

Regulation 78*Cinematograph Film*

Cellulose-nitrate-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

Regulation 79*Plans*

Plans shall be provided in compliance with Regulation 44 (1948).

Regulation 80*Pumps, Fire Main Systems, Hydrants and Hoses*

- (a) The provisions of Regulation 45 (1948) shall be complied with.
- (b) Water from the fire main shall, as far as practicable, be immediately available, such as by maintenance of pressure or by remote control of fire pumps, which control shall be easily operable and readily accessible.

Regulation 81*Fire Detection and Extinction Requirements***General**

- (a) The requirements of Regulation 50(a) to (o) (1948) inclusive shall be complied with, subject to further provisions of this Regulation.

Patrols, Detection and Communication System

- (b) Each member of any fire patrol required by this Part shall be trained to be familiar with the arrangements of the ship as well as the location and operation of any equipment he may be called upon to use.

- (c) A special alarm to summon the crew shall be fitted which may be part of the ship's general alarm system.

- (d) A public address system or other effective means of communication shall also be available throughout the accommodation, public and service spaces.

Machinery and Boiler Spaces

- (c) The number, type and distribution of fire extinguishers shall comply with paragraphs (g)(ii), (g)(iii) and (h)(ii) of Regulation 64 (1960).

International Shore Connexion

- (f) The provisions of Regulation 64(c) (1960) shall be complied with.

Fireman's Outfits

- (g) The provisions of Regulation 64(c) (1960) shall be complied with.

Regulation 82*Ready Availability of Fire-Fighting Appliances*

The provisions of Regulation 66 (1960) shall be complied with.

Regulation 83*Means of Escape*

The provisions of Regulation 54 (1948) shall be complied with.

Regulation 84*Emergency Source of Electrical Power*

The provisions of Regulation 22(a), (b) and (c) (1948) shall be complied with except that the location of the emergency source of electrical power shall be in accordance with the requirements of Regulation 25(a) (1960).

Regulation 85

Practice Musters and Drills

At the fire drills mentioned in Regulation 26 of Chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 each member of the crew shall be required to demonstrate his familiarity with the arrangements and facilities of the ship, his duties, and any equipment he may be called upon to use. Masters shall be required to familiarize and instruct the crews in this regard.

CHAPTER III

LIFE-SAVING APPLIANCES, ETC.

Regulation 1

Application

(a) This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies as follows to new ships engaged on international voyages:

Part A – Passenger ships and cargo ships.

Part B – Passenger ships.

Part C – Cargo ships.

(b) In the case of existing ships engaged on international voyages, the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, the requirements of Chapter III of that Convention applicable to new ships as defined in that Convention shall apply.

(c) In the case of existing ships engaged on international voyages, the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction before the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, and which do not already comply with the provisions of Chapter III of that Convention relating to new ships, the arrangements in each ship shall be considered by the Administration with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, and as early as possible, substantial compliance with the requirements of Chapter III of that Convention. The proviso to subparagraph (b)(i) of Regulation 27 of this Chapter may, however, be applied to existing ships referred to in this paragraph only if:

- (i) the provisions of Regulations 4, 8, 14, 18 and 19 and paragraphs (a) and (b) of Regulation 27 of this Chapter are complied with;
- (ii) the liferafts carried in accordance with the provisions of paragraph (b) of Regulation 27 comply with the requirements of either Regulation 15 or Regulation 16, and of Regulation 17 of this Chapter; and
- (iii) the total number of persons on board shall not be increased as the result of the provision of liferafts unless the ship fully complies with the provisions of:
 - (1) Part B of Chapter II-1;
 - (2) sub-paragraphs (a)(iii) and (iv) of Regulation 21 or subparagraph (a)(iii) of Regulation 48 of Chapter II-2, as applicable; and
 - (3) paragraphs (a), (b), (c) and (f) of Regulation 29 of this Chapter.

PART A - GENERAL

(Part A applies to both passenger ships and cargo ships)

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Chapter:

- (a) "Short international voyage" means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.
- (b) "Liferaft" means a liferaft complying with either Regulation 15 or Regulation 16 of this Chapter.
- (c) "Approved launching device" means a device approved by the Administration, capable of launching from the embarkation position a liferaft fully loaded with the number of persons it is permitted to carry and with its equipment.
- (d) "Certificated lifeboatman" means any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the provisions of Regulation 32 of this Chapter.

- (e) "Buoyant apparatus" means flotation equipment (other than lifeboats, life rafts, lifebuoys and life-jackets) designed to support a specified number of persons who are in the water and of such construction that it retains its shape and properties.

Regulation 3

Exemptions

- (a) The Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.
- (b) In the case of passenger ships which are employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, such as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements, provided that they comply fully with the provisions of:
 - (i) the Rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971; and
 - (ii) the Rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973, when it enters into force.

Regulation 4

Ready Availability of Lifeboats, Liferafts and Buoyant Apparatus

- (a) The general principle governing the provision of lifeboats, liferafts and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies is that they shall be readily available in case of emergency.
- (b) To be readily available, the lifeboats, liferafts and buoyant apparatus shall comply with the following conditions:
 - (i) they shall be capable of being put into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of trim and of 15 degree of list;
 - (ii) it shall be possible to effect embarkation into the lifeboats and liferafts rapidly and in good order;
 - (iii) the arrangement of each lifeboat, liferaft and article of buoyant apparatus shall be such that it will not interfere with the operation of other boats, liferafts and buoyant apparatus.
- (c) All the life-saving appliances shall be kept in working order and available for immediate use before the ship leaves port and at all times during the voyage.

Regulation 5

Construction of Lifeboats

- (a) All lifeboats shall be properly constructed and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall be capable of maintaining positive stability when open to the sea and loaded with their full complement of persons and equipment.
- (b)
 - (i) All lifeboats shall have rigid sides and internal buoyancy only. The Administration may approve lifeboats with a rigid shelter, provided that it may be readily opened from both inside and outside, and does not impede rapid embarkation and disembarkation or the launching and handling of the lifeboat.
 - (ii) Motor lifeboats may be fitted to the satisfaction of the Administration with a means for preventing the entry of water at the fore end.
 - (iii) All lifeboats shall be not less than 7.3 metres (24 feet) in length except where owing to the size of the ship, or for other reasons, the Administration considers the carriage of such lifeboats unreasonable or impracticable. In no ship shall the lifeboats be less than 4.9 metres (16 feet) in length.
- (c) No lifeboat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kilogrammes (20 tons) or which has a carrying capacity calculated in accordance with Regulation 7 of this Chapter of more than 150 persons.

case of a lifeboat with a square stern, the length is measured to the inside of the transom.

A, B, C denote respectively the areas of the cross-sections at the quarter-length forward, amidships, and the quarter-length aft, which correspond to the three points obtained by dividing L into four equal parts. (The areas corresponding to the two ends of the lifeboat are considered negligible.)

The areas A, B, C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections:

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h being the depth measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level as determined hereafter.

a, b, c, d, e denote the horizontal breadths of the lifeboat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme point, and c at the middle point of h).

(c) If the sheer of the gunwale, measure at the two points situated at a quarter of the length of the lifeboat from the ends, exceeds 1 per cent of the length of the lifeboat the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent of the length of the lifeboat.

(d) If the depth of the lifeboat amidships exceeds 45 per cent of the breadth, the depth employed in calculating the area of the amidship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter-length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent of the length of the lifeboat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

(e) If the depth of the lifeboat is greater than 1.22 metres (4 feet) the number of persons given by the application of this Rule shall be reduced in proportion to the ratio of 1.22 metres (4 feet) to the actual depth, until the lifeboat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

(f) The Administration shall impose, by suitable formulae, a limit for the number of persons allowed in lifeboats with very fine ends and in lifeboats very full in form.

(g) The Administration may assign to a lifeboat constructed of wooden planks capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner:

Length – From the intersection of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square-sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth – From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

(d) All lifeboats permitted to carry more than 60 persons but not more than 100 persons shall be either motor lifeboats complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter or be lifeboats fitted with an approved means of mechanical propulsion complying with Regulation 10 of this Chapter. All lifeboats permitted to carry more than 100 persons shall be motor lifeboats complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

(e) All lifeboats shall be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall be of such strength that they will not suffer residual deflection if subjected to an overload of 25 per cent.

(f) All lifeboats shall have a mean sheer at least equal to 4 per cent of their length. The sheer shall be approximately parabolic in form.

(g) In lifeboats permitted to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

(h) All lifeboats shall have inherent buoyancy, or shall be fitted with watertight air cases or other equivalent non-corrodible buoyant material which shall not be adversely affected by oil or oil products, sufficient to float the boat and its equipment when the boat is flooded and open to the sea. An additional volume of watertight air cases or other equivalent non-corrodible buoyant material, which shall not be adversely affected by oil or oil products, equal to at least one-tenth of the cubic capacity of the boat shall also be provided. The Administration may permit the watertight air cases to be filled with a non-corrodible buoyant material which shall not be adversely affected by oil or oil products.

(i) All thwarts and side-seats shall be fitted as low in the lifeboat as practicable.

(j) The block coefficient of the cubic capacity as determined in accordance with Regulation 6 of this Chapter of all lifeboats, except wooden lifeboats made of planks, shall be not less than 0.64 provided that any such lifeboat may have a block coefficient of less than 0.64 if the Administration is satisfied with the sufficiency of the metacentric height and freeboard when the lifeboat is loaded with its full complement of persons and equipment.

Regulation 6

Cubic Capacity of Lifeboats

(a) The cubic capacity of a lifeboat shall be determined by Simpson's (Stirling's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned lifeboat shall be calculated as if the lifeboat had a pointed stern.

(b) For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a lifeboat, calculated by the aid of Simpson's Rule, may be considered as given by the following formula:

$$\text{Capacity} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

L being the length of the lifeboat in metres (or feet) from the inside of the planking or plating at the stern to the corresponding point at the stern post: in the

Depth - Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent of the breadth.

In all cases the shipowner has the right to require that the cubic capacity of the lifeboat shall be determined by exact measurement.

(h) The cubic capacity of a motor lifeboat or a lifeboat fitted with other propelling gear shall be obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories or the gearbox of the other propelling gear, and, when carried, the radiotelegraph installation and searchlight with their accessories.

Regulation 7

Carrying Capacity of Lifeboats

The number of persons which a lifeboat shall be permitted to accommodate shall be equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres by:

- In the case of a lifeboat of 7.3 metres (24 feet) in length or over 0.283 (or where the capacity is measured in cubic feet 10);
- in the case of lifeboats of 4.9 metres (16 feet) in length 0.396 (or where the capacity is measured in cubic feet 14); and
- in the case of lifeboats of 4.9 metres (16 feet) in length or over but under 7.3 metres (24 feet) a number between 0.396 and 0.283 (or where the capacity is measured in cubic feet between 14 and 10), to be obtained by interpolation;

provided that the number shall in no case exceed the number of adult persons wearing life-jackets which can be seated without in any way interfering with the use of oars or the operation of other propulsion equipment.

Regulation 8

Number of Motor Lifeboats to be carried

(a) In every passenger ship there shall be carried on each side of the ship at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

Provided that in passenger ships in which the total number of persons which the ship is certified to carry, together with the crew, does not exceed 30, only one such motor lifeboat shall be required.

(b) In every cargo ship of 1,600 tons gross tonnage and upwards, except tankers, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish

processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons in the whaling, fish processing or canning industries, there shall be carried at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

(c) In every tanker of 1,600 tons gross tonnage and upwards, in every ship employed as a whale factory ship, in every ship employed as a fish processing or canning factory ship and in every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, there shall be carried on each side at least one motor lifeboat complying with the requirements of Regulation 9 of this Chapter.

Regulation 9

Specification of Motor Lifeboats

(a) A motor lifeboat shall comply with the following conditions:

- (i) It shall be fitted with a compression ignition engine and kept so as to be at all times ready for use; it shall be capable of being readily started in all conditions; sufficient fuel for 24 hours continuous operation at the speed specified in sub-paragraph (iii) of this paragraph shall be provided.
- (ii) The engine and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and the engine casing shall be fire-resisting. Provision shall be made for going astern.
- (iii) The speed ahead in smooth water when loaded with its full complement of persons and equipment shall be:
 - (1) In the case of motor lifeboats required by Regulation 8 of this Chapter to be carried in passenger ships, tankers, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, at least six knots.
 - (2) In the case of any other motor lifeboat, at least four knots.

(b) The volume of the internal buoyancy appliances of a motor lifeboat shall be increased above that required by Regulation 5 of this Chapter by the amount, if any, by which the volume of the internal buoyancy appliances required to support the engine and its accessories, and, if fitted, the searchlight and radiotelegraph installation and their accessories, exceeds the volume of the internal buoyancy appliances required, at the rate of 0.0283 cubic metres (one cubic foot) per person, to support the additional persons which the lifeboat could accommodate if the motor and its accessories, and, if fitted, the searchlight and radiotelegraph installation and their accessories, were removed.

Regulation 10

Specification of Mechanically Propelled Lifeboats other than Motor Lifeboats

A mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall comply with the following conditions:

(a) The propelling gear shall be of an approved type and shall have sufficient power to enable the lifeboat to be readily cleared from the ship's side when launched and to be able to hold course under adverse weather conditions. If the gear is manually operated it shall be capable of being worked by persons untrained in its use and shall be capable of being operated when the lifeboat is flooded.

(b) A device shall be fitted by means of which the helmsman can cause the lifeboat to go astern at any time when the propelling gear is in operation.

(c) The volume of the internal buoyancy of a mechanically propelled lifeboat, other than a motor lifeboat, shall be increased to compensate for the weight of the propelling gear.

Regulation 11

Equipment of Lifeboats

(a) The normal equipment of every lifeboat shall consist of:

- (i) a single banked complement of buoyant oars, two spare buoyant oars, and a buoyant steering oar; one set and a half of thole pins or crutches, attached to the lifeboat by lanyard or chain; a boat hook;
- (ii) two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted) attached to the lifeboat by lanyards or chains; a baler, and two buckets of approved material;
- (iii) a rudder attached to the lifeboat and a tiller;
- (iv) two hatchets, one at each end of the lifeboat;
- (v) a lamp, with oil sufficient for 12 hours; two boxes of suitable matches in a watertight container;
- (vi) a mast or masts, with galvanized wire stays together with sails (coloured orange);
- (vii) an efficient compass in binnacle, to be luminised or fitted with suitable means of illumination;
- (viii) a lifeline becketed round the outside of the lifeboat;
- (ix) a sea-anchor of approved size;
- (x) two painters of sufficient length. One shall be secured to the forward end of the lifeboat with strop and toggle so that it can be released, and the other shall be firmly secured to the stem of the lifeboat and be ready for use;
- (xi) a vessel containing 4½ litres (1 gallon) of vegetable, fish or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor;
- (xii) a food ration, determined by the Administration, for each person the lifeboat is certified to carry. These rations shall be kept in airtight receptacles which are to be stowed in a watertight container;

(xiii) watertight receptacles containing 3 litres (6 pints) of fresh water for each person the lifeboat is certified to carry, or watertight receptacles containing 2 litres (4 pints) of fresh water for each person together with an approved de-salting apparatus capable of providing 1 litre (2 pints) of drinking water per person; a rust-proof dipper with lanyard; a rustproof graduated drinking vessel;

(xiv) four parachute signals of approved type capable of giving a bright red light at a high altitude; six hand flares of an approved type giving a bright red light;

(xv) two buoyant smoke signals of an approved type (for day-time use) capable of giving off a volume of orange-coloured smoke;

(xvi) approved means to enable persons to cling to the boat should it be upturned, in the form of bilge keels or keel rails, together with grab lincs secured from gunwale to gunwale under the keel, or other approved arrangements;

(xvii) an approved first-aid outfit in a watertight case;

(xviii) a waterproof electric torch suitable for signalling in the Morse Code together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;

(xix) a daylight-signalling mirror of an approved type;

(xx) a jack-knife fitted with a tin-opener to be kept attached to the boat with a lanyard;

(xxi) two light buoyant heaving lines;

(xxii) a manual pump of an approved type;

(xxiii) a suitable locker for stowage of small items of equipment;

(xxiv) one whistle or equivalent sound signal;

(xxv) one set of fishing tackle;

(xxvi) one approved cover of a highly visible colour capable of protecting the occupants against injury by exposure; and

(xxvii) one copy of the illustrated table of life-saving signals referred to in Regulation 16 of Chapter V.

(b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration the items specified in sub-paragraphs (vi), (xii), (xix), (xx) and (xxv) of paragraph (a) of this Regulation are unnecessary, the Administration may allow them to be dispensed with.

(c) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation, motor lifeboats or other approved mechanically propelled lifeboats need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but they shall carry two boat hooks.

(d) All lifeboats shall be fitted with suitable means to enable persons in the water to climb into the lifeboat.

- (c) Every motor lifeboat shall carry portable fire-extinguishing equipment of an approved type capable of discharging froth or other suitable substance for extinguishing oil fires.

Regulation 12

Security of Lifeboat Equipment

All items of lifeboat equipment, with the exception of the boat hook which shall be kept free for fending off purposes, shall be suitably secured within the lifeboat. The lashing shall be carried out in such a manner as to ensure the security of the equipment and so as not to interfere with the lifting hooks or to prevent ready embarkation. All items of lifeboat equipment shall be as small and light in weight as possible and shall be packed in suitable and compact form.

Regulation 13

Portable Radio Apparatus for Survival Craft

- (a) An approved portable radio apparatus for survival craft complying with the requirements set out in Regulation 14 of Chapter IV shall be carried in all ships except those on which there is carried on each side of the ship a motor lifeboat fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Regulation 14 of this Chapter and of Regulation 13 of Chapter IV. All this equipment shall be kept together in the chartroom or other suitable place ready to be moved to one or other of the lifeboats in the event of an emergency. However, in tankers of 3,000 tons gross tonnage and upwards in which lifeboats are fitted amidships and aft this equipment shall be kept in a suitable place in the vicinity of those lifeboats which are furthest away from the ship's main transmitter.

- (b) In the case of ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration portable radio apparatus for survival craft is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

Regulation 14

Radio Apparatus and Searchlights in Motor Lifeboats

- (a) (i) Where the total number of persons on board a passenger ship engaged on international voyages which are not short international voyages, a ship employed as a whale factory ship, a ship employed as a fish processing or canning factory ship or a ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, is more than 199 but less than 1,500, a radiotelegraph apparatus complying with the requirements set out in this Regulation and in Regulation 13 of Chapter IV shall be fitted in at least one of the motor lifeboats required under Regulation 8 of this Chapter to be carried in that ship.
- (ii) Where the total number of persons on board such a ship is 1,500 or more, such a radiotelegraph apparatus shall be fitted in every motor lifeboat required under Regulation 8 of this Chapter to be carried in that ship.

- (b) The radio apparatus shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it.
- (c) The arrangements shall be such that the efficient operation of the transmitter and receiver shall not be interfered with by the engine while it is running, whether a battery is on charge or not.
- (d) The radio battery shall not be used to supply power to any engine starting motor or ignition system.
- (e) The motor lifeboat engine shall be fitted with a dynamo for recharging the radio battery, and for other services.
- (f) A searchlight shall be fitted in each motor lifeboat required to be carried under paragraph (a) of Regulation 8 of this Chapter in passenger ships and under paragraph (c) of that Regulation in ships employed as whale factory ships, fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries.
- (g) The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light-coloured object having a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours and shall be capable of working for at least three hours continuously.

Regulation 15

Requirements for Inflatable Liferafts

- (a) Every inflatable liferaft shall be so constructed that, when fully inflated and floating with the cover uppermost, it shall be stable in a seaway.
- (b) The liferaft shall be so constructed that if it is dropped into the water from a height of 18 metres (60 feet) neither the liferaft nor its equipment will be damaged. If the raft is to be stowed on the ship at a height above the water of more than 18 metres (60 feet), it shall be of a type which has been satisfactorily drop-tested from a height at least equal to the height at which it is to be stowed.
- (c) The construction of the liferaft shall include a cover which shall automatically be set in place when the liferaft is inflated. This cover shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure, and means shall be provided for collecting rain. The top of the cover shall be fitted with a lamp which derives its luminosity from a sea-activated cell and a similar lamp shall also be fitted inside the liferaft. The cover of the liferaft shall be of a highly visible colour.
- (d) The liferaft shall be fitted with a painter and shall have a line securely becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted around the inside of the liferaft.
- (e) The liferaft shall be capable of being readily righted by one person if it inflates in an inverted position.

- (f) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board.
- (g) The liferaft shall be contained in a valise or other container so constructed as to be capable of withstanding hard wear under conditions met with at sea. The liferaft in its valise or other container shall be inherently buoyant.
- (h) The buoyancy of the liferaft shall be so arranged as to ensure by a division into an even number of separate compartments, half of which shall be capable of supporting out of the water the number of persons which the liferaft is permitted to accommodate, or by some other equally efficient means, that there is a reasonable margin of buoyancy if the raft is damaged or partially fails to inflate.
- (i) The total weight of the liferaft, its valise or other container and its equipment shall not exceed 180 kilogrammes (400 lbs.).
- (j) The number of persons which an inflatable liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to:
- (i) the greatest whole number obtained by dividing by 96 the volume, measured in cubic decimetres (or by 3.4 the volume, measured in cubic feet) of the main buoyancy tubes (which for this purpose shall include neither the arches nor the thwart or thwarts if fitted) when inflated; or
 - (ii) the greatest whole number obtained by dividing by 3,720 the area measured in square centimetres (or by 4 the area, measured in square feet) of the floor (which for this purpose may include the thwart or thwarts if fitted) of the liferaft when inflated whichever number shall be the less.
- (k) The floor of the liferaft shall be waterproof and shall be capable of being sufficiently insulated against cold.
- (l) The liferaft shall be inflated by a gas which is not injurious to the occupants and the inflation shall take place automatically either on the pulling of a line or by some other equally simple and efficient method. Means shall be provided whereby the topping-up pump or bellows required by Regulation 17 of this Chapter may be used to maintain pressure.
- (m) The liferaft shall be of approved material and construction, and shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure for 30 days afloat in all sea conditions.
- (n) No liferaft shall be approved which has a carrying capacity calculated in accordance with paragraph (j) of this Regulation of less than six persons. The maximum number of persons calculated in accordance with that paragraph for which an inflatable liferaft may be approved shall be at the discretion of the Administration, but shall in no case exceed 25.
- (o) The liferaft shall be capable of operating throughout a temperature range of 66°C to minus 30°C (150°F to minus 22°F).

- (p) (i) The liferaft shall be so stowed as to be readily available in case of emergency. It shall be stowed in such a manner as to permit it to float free from its stowage, inflate and break free from the vessel in the event of sinking.
- (ii) If used, lashings shall be fitted with an automatic release system of a hydrostatic or equivalent nature approved by the Administration.
- (iii) The liferaft required by paragraph (c) of Regulation 35 of this Chapter may be securely fastened.
- (q) The liferaft shall be fitted with arrangements enabling it to be readily towed.

Regulation 16

Requirements for Rigid Liferafts

- (a) Every rigid liferaft shall be so constructed that if it is dropped into the water from its stowed position neither the liferaft nor its equipment will be damaged.
- (b) The deck area of the liferaft shall be situated within that part of the liferaft which affords protection to its occupants. The area of that deck shall be at least 0.3720 square metres (4 square feet) for every person the liferaft is permitted to carry. The nature of the deck shall be such as to prevent so far as practicable the ingress of water and it shall effectively support the occupants out of the water.
- (c) The liferaft shall be fitted with a cover or equivalent arrangement of a highly visible colour, which shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure whichever way up the liferaft is floating.
- (d) The equipment of the liferaft shall be so stowed as to be readily available whichever way up the liferaft is floating.
- (e) The total weight of a liferaft and its equipment carried in passenger ships shall not exceed 180 kilogrammes (400 lbs.). Liferafts carried in cargo ships may exceed 180 kilogrammes (400 lbs.) in weight if they are capable of being launched from both sides of the ship or if there are provided means for putting them into the water mechanically.
- (f) The liferaft must at all times be effective and stable when floating either way up.
- (g) The liferaft shall have at least 96 cubic decimetres (3.4 cubic feet) of air cases or equivalent buoyancy for each person it is permitted to carry which must be placed as near as possible to the sides of the raft.
- (h) The liferaft shall have a painter attached and a lifeline securely becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted around the inside of the raft.
- (i) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board.
- (j) The liferaft shall be so constructed as not to be affected by oil or oil products.

- (k) A buoyant light of the electric battery type shall be attached to the liferaft by a lanyard.
- (l) The liferaft shall be fitted with arrangements enabling it to be readily towed.
- (m) Liferafts shall be so stowed as to float free in the event of the ship sinking.

Regulation 17

Equipment of Inflatable and Rigid Liferafts

- (a) The normal equipment of every liferaft shall consist of:
 - (i) One buoyant rescue quito, attached to at least 30 metres (100 feet) of buoyant line.
 - (ii) For liferafts which are permitted to accommodate not more than 12 persons: one knife and one baler; for liferafts which are permitted to accommodate 13 persons or more: two knives and two balers.
 - (iii) Two sponges.
 - (iv) Two sea-anchors, one permanently attached to the liferaft and one spare.
 - (v) Two paddles.
 - (vi) One repair outfit capable of repairing punctures in buoyancy compartments.
 - (vii) One topping-up pump or bellows, unless the liferaft complies with Regulation 16 of this Chapter.
 - (viii) Three tin-openers.
 - (ix) One approved first-aid outfit in a waterproof case.
 - (x) One rustproof graduated drinking vessel.
 - (xi) One waterproof electric torch suitable for signalling in the Morse Code, together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container.
 - (xii) One daylight-signalling mirror and one signalling whistle.
 - (xiii) Two parachute distress signals of an approved type, capable of giving a bright red light at a high altitude.
 - (xiv) Six hand flares of an approved type, capable of giving a bright red light.
 - (xv) One set of fishing tackle.
 - (xvi) A food ration, determined by the Administration, for each person the liferaft is permitted to accommodate.
 - (xvii) Watertight receptacles containing 1½ litres (3 pints) of fresh water for each person the liferaft is permitted to accommodate, of which ½ litre (1 pint) per person may be replaced by a suitable de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water.

- (xviii) Six anti-seasickness tablets for each person the liferaft is deemed fit to accommodate.

(xix) Instructions on how to survive in the liferaft; and

- (xx) one copy of the illustrated table of life-saving signals referred to in Regulation 16 of Chapter V.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages of such duration that in the opinion of the Administration all the items specified in paragraph (a) of this Regulation are unnecessary, the Administration may allow one or more liferafts, not being less than one-sixth of the number of liferafts carried in any such ship, to be provided with the equipment specified in sub-paragraphs (i) to (vii) inclusive, (xi) and (xix) of paragraph (a) of this Regulation, and with one-half of the equipment specified in sub-paragraphs (xiii) and (xiv) of that paragraph and the remainder of the liferafts carried to be provided with the equipment specified in sub-paragraphs (i) to (vii) inclusive and (xix) of that paragraph.

Regulation 18

Training in the use of Liferafts

The Administration shall so far as is practicable and reasonable take steps with a view to ensuring that crews of ships in which liferafts are carried are trained in their launching and use.

Regulation 19

Embarkation into Lifeboats and Liferafts

- (a) Suitable arrangements shall be made for embarkation into the lifeboats, which shall include:
 - (i) a ladder at each set of davits to afford access to the lifeboats when waterborne, except that in passenger ships, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, the Administration may permit such ladders to be replaced by approved devices provided that there shall not be less than one ladder on each side of the ship;
 - (ii) means for illuminating the lifeboats and their launching gear during preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which the lifeboats are launched until the process of launching is completed;
 - (iii) arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned; and
 - (iv) means for preventing any discharge of water into the lifeboats.
- (b) Suitable arrangements shall also be made for embarkation into the lifeboats, which shall include:

- (i) sufficient ladders to facilitate embarkation into the liferafts when waterborne except that in passenger ships, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or fish canning industries, the Administration may permit the replacement of some or all of such ladders by approved devices;
- (ii) where there are carried liferafts for which approved launching devices are provided, means for illuminating those liferafts and launching devices during the preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which those liferafts are launched until the process of launching is completed;
- (iii) means for illuminating the stowage position of liferafts for which approved launching devices are not provided;
- (iv) arrangements for warning the passengers and crew that the ship is about to be abandoned; and
- (v) means for preventing any discharge of water into the liferafts at fixed launching positions, including those under approved launching devices.

Regulation 20

Marking of Lifeboats, Liferafts and Buoyant Apparatus

- (a) The dimensions of a lifeboat and the number of persons which it is permitted to carry shall be marked on it in clear permanent characters. The name and port of registry of the ship to which the lifeboat belongs shall be painted on each side of the bow.
- (b) Buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

(c) The number of persons shall be marked in the same manner on inflatable liferafts and also on the valise or container in which the inflatable liferaft is contained. Every inflatable liferaft shall also bear a serial number and the manufacturer's name so that the owner of the liferaft can be ascertained.

(d) Every rigid liferaft shall be marked with the name and port of registry of the ship in which it is carried, and with the number of persons it is permitted to carry.

(e) No lifeboat, liferaft or buoyant apparatus shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in this Chapter.

Regulation 21

Specification of a Lifebuoy

(a) A lifebuoy shall satisfy the following requirements:

- (i) it shall be of solid cork or any other equivalent material;

- (ii) it shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14.5 kilograms (32 lbs.) of iron;
- (iii) it shall not be adversely affected by oil or oil products;
- (iv) it shall be of a highly visible colour;
- (v) it shall be marked in block letters with the name and port of registry of the ship in which it is carried.

(b) Lifebuoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

(c) Lifebuoys made of plastic or other synthetic compounds shall be capable of retaining their buoyant properties and durability in contact with sea water or oil products, or under variations of temperature or climatic changes prevailing in open sea voyages.

(d) Lifebuoys shall be fitted with buckets securely seized. At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a buoyant lifeline of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length.

(e) In passenger ships not less than one-half of the total number of lifebuoys, and in no case less than six, and in cargo ships at least one-half of the total number of lifebuoys, shall be provided with efficient self-igniting lights.

(f) The self-igniting lights required by paragraph (e) of this Regulation shall be such that they cannot be extinguished by water. They shall be capable of burning for not less than 45 minutes and shall have a luminous intensity of not less than 2 candelas in all directions of the upper hemisphere. The lights shall be kept near the lifebuoys to which they belong, with the necessary means of attachment. Self-igniting lights used in tankers shall be of an approved electric battery type.*

(g) All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board, and at least two of the lifebuoys provided with self-igniting lights in accordance with paragraph (e) of this Regulation shall also be provided with an efficient self-activating smoke signal capable of producing smoke of a highly visible colour for at least 15 minutes, and shall be capable of quick release from the navigating bridge.

* The following ranges of visibilities of the light might be expected in given atmospheric conditions.

Atmospheric transmissivity factor	Meteorological range of visibility (miles)	Range of visibility of the light (miles)
0.3	2.4	0.96
0.4	3.3	1.05
0.5	4.3	1.15
0.6	5.8	1.24
0.7	8.4	1.34
0.8	13.4	1.45
0.9	28.9	1.57

- (h) Lifebuoys shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

Regulation 22

Life-jackets

- (a) Ships shall carry for every person on board a life-jacket of an approved type and, in addition, unless these life-jackets can be adapted for use by children, a sufficient number of life-jackets suitable for children. Each life-jacket shall be suitably marked showing that it has been approved by the Administration.
- (b) In addition to the life-jackets required by paragraph (a) of this Regulation there shall be carried on passenger ships life-jackets for 5 per cent of the total number of persons on board. These life-jackets shall be stowed in a conspicuous place on deck.

- (c) An approved life-jacket shall comply with the following requirements:

- (i) it shall be constructed with proper workmanship and materials;
- (ii) it shall be so constructed as to eliminate so far as possible all risk of its being put on incorrectly, except that it shall be capable of being worn inside out;
- (iii) it shall be capable of lifting the face of an exhausted or unconscious person out of the water and holding it above the water with the body inclined backwards from its vertical position;
- (iv) it shall be capable of turning the body in the water from any position to a safe floating position with the body inclined backwards from its vertical position;
- (v) it shall not be adversely affected by oil or oil products;
- (vi) it shall be of a highly visible colour;
- (vii) it shall be fitted with an approved whistle, firmly secured by a cord;
- (viii) the buoyancy of the life-jacket required to provide the foregoing performance shall not be reduced by more than 5 per cent after 24 hours' submergence in fresh water.

- (d) A life-jacket, the buoyancy of which depends on inflation, may be permitted for use by the crews of all ships except passenger ships and tankers provided that:

- (i) it has two separate inflatable compartments;
- (ii) it is capable of being inflated both mechanically and by mouth; and
- (iii) it complies with the requirements of paragraph (c) of this Regulation with either compartment inflated separately.

- (e) Life-jackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

Regulation 23

Line-throwing Appliances

- (a) Ships shall carry a line-throwing appliance of an approved type.
- (b) The appliance shall be capable of carrying a line not less than 230 metres (250 yards) with reasonable accuracy, and shall include not less than four projectiles and four lines.

Regulation 24

Ships' Distress Signals

Ships shall be provided, to the satisfaction of the Administration, with means of making effective distress signals by day and by night, including at least twelve parachute signals capable of giving a bright red light at a high altitude.

Regulation 25

Muster List and Emergency Procedure

- (a) Special duties to be undertaken in the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.
- (b) The muster list shall show all the special duties and shall indicate, in particular, the station to which each member must go, and the duties that he has to perform.
- (c) The muster list for each passenger ship shall be in a form approved by the Administration.
- (d) Before the vessel sails, the muster list shall be completed. Copies shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.
- (e) The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew in connexion with:
- (i) the closing of the watertight doors, valves and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and fire doors;
 - (ii) the equipping of the lifeboats (including the portable radio apparatus for survival craft) and the other life-saving appliances;
 - (iii) the launching of the lifeboat;
 - (iv) the general preparation of the other life-saving appliances;
 - (v) the muster of the passengers; and
 - (vi) the extinction of fire, having regard to the ship's fire control plans.
- (f) The muster list shall show the several duties assigned to the members of the stewards' department in relation to the passengers in case of emergency. These duties shall include:
- (i) warning the passengers;

- (c) Different groups of lifeboats shall be used in turn at successive boat drills and every lifeboat shall be swung out and, if practicable and reasonable, lowered at least once every four months. The musters and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, including instructions in the handling and operation of lifeboats where these are carried.
- (d) The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of seven or more short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. This shall be supplemented in passenger ships, except those engaged on short international voyages, by other signals, which shall be electrically operated, throughout the ship operable from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers, with precise instructions on what they are to do in an emergency, shall be clearly stated in appropriate languages on cards posted in their cabins and in conspicuous places in other passenger quarters.

PART B - PASSENGER SHIPS ONLY

Regulation 27

Lifeboats, Liferafts and Buoyant Apparatus

- (a) Passenger ships shall carry two boats attached to davits - one on each side of the ship - for use in an emergency. These boats shall be of an approved type and shall be not more than 8.5 metres (28 feet) in length. They may be counted for the purposes of paragraphs (b) and (c) of this Regulation, provided that they comply fully with the requirements for lifeboats of this Chapter, and for the purposes of Regulation 8 provided that in addition they comply fully with the requirements of Regulation 9 and where appropriate Regulation 14 of this Chapter. They shall be kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of paragraph (h) of Regulation 29 are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.
- (b) Passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages shall carry:
 - (i) Lifeboats on each side of such aggregate capacity as will accommodate half the total number of persons on board. Provided that the Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of the same total capacity so however that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37½ per cent of all on board.
 - (ii) Liferafts of sufficient aggregate capacity to accommodate 25 per cent of the total number of persons on board, together with buoyant apparatus for 3 per cent of that number. Provided that ships which have a factor of subdivision of 0.33 or less shall be permitted to carry, in lieu of liferafts for 25 per cent of all on board and buoyant apparatus for 3 per cent of all on board, buoyant apparatus for 25 per cent of that number.
- (c) A passenger ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as specified in Column A of the Table in Regulation 28 of this Chapter. Each set of davits shall have a lifeboat attached to it and these lifeboats

- (ii) seeing that they are suitably clad and have put on their life-jackets in a proper manner;
- (iii) assembling the passengers at muster stations;
- (iv) keeping order in the passages and on the stairways, and, generally, controlling the movements of the passengers; and
- (v) ensuring that a supply of blankets is taken to the lifeboats.

(g) The duties shown by the muster list in relation to the extinction of fire pursuant to sub-paragraph (e)(vi) of this Regulation shall include particulars of:

- (i) the manning of the fire parties assigned to deal with fires;
- (ii) the special duties assigned in respect of the operation of fire-fighting equipment and installations.

(h) The muster list shall specify definite signals for calling all the crew to their boat, liferaft and fire stations, and shall give full particulars of these signals. These signals shall be made on the whistle or siren and, except on passenger ships on short international voyages and on cargo ships of less than 45.7 metres (150 feet) in length, they shall be supplemented by other signals which shall be electrically operated. All these signals shall be operable from the bridge.

Regulation 26

Practice Musters and Drills

- (a) In passenger ships, musters of the crew for boat drill and fire drill shall take place weekly when practicable and there shall be such a muster when a passenger ship leaves the final port of departure on an international voyage which is not a short international voyage.
- (ii) In cargo ships, a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place at intervals of not more than one month, provided that a muster of the crew for boat drill and fire drill shall take place within 24 hours of leaving a port if more than 25 per cent of the crew have been replaced at that port.
- (iii) On the occasion of the monthly muster in cargo ships the boat's equipment shall be examined to ensure that it is complete.
- (iv) The date upon which musters are held, and details of any training and drills in fire fighting which are carried out on board shall be recorded in such log book as may be prescribed by the Administration. If in any week (for passenger ships) or month (for cargo ships) no muster or a part muster only is held, an entry shall be made stating the circumstances and extent of the muster held. A report of the examination of the boat's equipment on cargo ships shall be entered in the log book, which shall also record the occasions on which the lifeboats are swung out and lowered in compliance with paragraph (c) of this Regulation.
- (b) In passenger ships, except those engaged on short international voyages, a muster of the passengers shall be held within 24 hours after leaving port.

shall provide at least the minimum capacity required by Column C of the Table or the capacity required to provide accommodation for all on board if this is less.

Provided that when in the opinion of the Administration it is impracticable or unreasonable to place on a ship engaged on short international voyages the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation 28, the Administration may authorize, under exceptional conditions, a smaller number of davits, except that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the lifeboats on the ship will be at least equal to the minimum capacity required by Column C or the capacity required to provide for all persons on board if this is less.

(ii) If the lifeboats so provided are not sufficient to accommodate all on board, additional lifeboats under davits or liferafts shall be provided so that the accommodation provided in the lifeboats and the liferafts in the ship shall be sufficient for all on board.

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (ii) of this paragraph in any ship engaged on short international voyages the number of persons carried shall not exceed the total capacity of the lifeboats provided in accordance with sub-paragraphs (i) and (ii) of this paragraph unless the Administration considers that this is necessitated by the volume of traffic and then only if the ship complies with the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of Chapter II-1.

(iv) Where under the provisions of sub-paragraph (iii) of this paragraph the Administration has permitted the carriage of persons in excess of the lifeboat capacity and is satisfied that it is impracticable in that ship to stow the liferafts carried in accordance with sub-paragraph (ii) of this paragraph it may permit a reduction in the number of lifeboats.

Provided that:

(1) the number of lifeboats shall, in the case of ships of 58 metres (190 feet) in length and over, never be less than four, two of which shall be carried on each side of the ship, and in the case of ships of less than 58 metres (190 feet) in length, shall never be less than two, one of which shall be carried on each side of the ship; and

(2) the number of lifeboats and liferafts shall always be sufficient to accommodate the total number of persons on board.

(v) Every passenger ship engaged on short international voyages shall carry in addition to the lifeboats and liferafts required by the provisions of this paragraph, liferafts sufficient to accommodate 10 per cent of the total number of persons for whom there is accommodation in the lifeboats carried in that ship.

(vi) Every passenger ship engaged on short international voyages shall also carry buoyant apparatus for at least 5 per cent of the total number of persons on board.

(vii) The Administration may permit individual ships or classes of ships with short international voyage certificates to proceed on voyages

in excess of 600 miles but not exceeding 1,200 miles if such ships comply with the provisions of paragraph (d) of Regulation 1 of Chapter II-1, if they carry lifeboats which provide for 75 per cent of the persons on board and otherwise comply with the provisions of this paragraph.

Regulation 28

Table relating to Davits and Lifeboat Capacity for Ships on Short International Voyages

The following table fixes according to the length of the ship:

- (A) the minimum number of sets of davits to be provided on a ship engaged on short international voyages to each of which must be attached a lifeboat in accordance with Regulation 27 of this Chapter;
- (B) the smaller number of sets of davits which may be authorized exceptionally on a ship engaged on short international voyages under Regulation 27 of this Chapter; and
- (C) the minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages.

Registered length of ship		(A) Minimum number of sets of davits	(B) Smaller number of sets of davits authorized exceptionally	(C) Minimum capacity of lifeboats	
Metres	Feet			Cubic metres	Cubic feet
31 and under	100 and under	2	2	11	400
37 "	120 "	2	2	18	650
43 "	140 "	2	2	26	900
49 "	160 "	3	3	33	1,150
53 "	180 "	3	3	38	1,350
58 "	200 "	4	4	44	1,550
63 "	220 "	4	4	50	1,750
67 "	230 "	5	5	52	1,850
70 "	240 "	5	5	61	2,150
75 "	255 "	6	6	68	2,400
78 "	270 "	7	7	76	2,700
82 "	285 "	7	7	85	3,000
87 "	300 "	8	8	94	3,300
91 "	315 "	8	8	102	3,600
96 "	330 "	9	9	110	3,900
101 "	350 "	9	9	122	4,300
107 "	370 "	10	10	135	4,750
113 "	390 "	10	10	146	5,150
119 "	410 "	12	12	157	5,550
125 "	435 "	12	12	171	6,050
133 "	460 "	14	14	185	6,550
140 "	490 "	14	14	202	7,150
149 "	520 "	16	16	221	7,800
159 "	550 "	16	16	238	8,400

Note on (C): Where the length of the ship is under 31 metres (100 feet) or over 168 metres (550 feet) the minimum number of sets of davits and the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Regulation 29

Stowage and Handling of Lifeboats, Liferafts and Buoyant Apparatus

(a) Lifeboats and liferafts shall be stowed to the satisfaction of the Administration in such a way that:

- (i) they can all be launched in the shortest possible time and in not more than 30 minutes;
- (ii) they will not impede in any way the prompt handling of any of the other lifeboats, liferafts or buoyant apparatus or the marshalling of the persons on board at the launching stations, or their embarkation;
- (iii) the lifeboats, and the liferafts for which approved launching devices are required to be carried, shall be capable of being put into the water loaded with their full complement of persons and equipment even in unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list either way; and
- (iv) the liferafts for which approved launching devices are not required to be carried, and the buoyant apparatus, shall be capable of being put into the water even in unfavourable conditions of trim and of 15 degrees of list either way.

(b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits.

(c) Lifeboats may only be stowed on more than one deck if proper measures are taken to prevent lifeboats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.

(d) Lifeboats, and liferafts for which approved launching devices are required to be carried, shall not be placed in the bow of the ship. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull aft.

(e) Davits shall be of approved design and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration. They shall be so disposed on one or more decks that the lifeboats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.

(f) Davits shall be as follows:

- (i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 2,300 kilogrammes (2½ tons) in their turning out condition;
- (ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 2,300 kilogrammes (2½ tons) in their turning out condition.

(g) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be turned out manned by a launching crew and then safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way and with a 10 degrees trim.

(h) Skates or other suitable means shall be provided to facilitate launching the lifeboats against a list of 15 degrees.

(i) Means shall be provided for bringing the lifeboats against the ship's side and there holding them so that persons may be safely embarked.

(j) Lifeboats, together with the emergency boats required by Regulation 27 of this Chapter, shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type which, in the case of the emergency boats, shall be capable of quick recovery of those boats. Exceptionally, the Administration may allow manila rope falls or falls of another approved material with or without winches (except that the emergency boats shall be required to be served by winches which are capable of quick recovery of those boats) where they are satisfied that manila rope falls or falls of another approved material are adequate.

(k) At least two lifelines shall be fitted to the davit span, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest seagoing draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(l) Where mechanically-powered appliances are fitted for the recovery of the lifeboats, efficient hand gear shall also be provided. Where davits are recovered by action of the falls by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davits come against the stops in order to avoid overstressing the wire rope falls or davits.

(m) Lifeboats attached to davits shall have the falls ready for service and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The point of attachment of the lifeboats to the falls shall be at such height above the gunwale as to ensure stability when lowering the lifeboats.

(n) (i) In passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages in which there are carried lifeboats and liferafts in accordance with sub-paragraph (b)(i) of Regulation 27 of this Chapter, there shall be provided approved launching devices sufficient in number in the opinion of the Administration to enable that number of liferafts which, together with the lifeboats, is required in accordance with that sub-paragraph to provide accommodation for all on board, to be put into the water loaded with the number of persons they are permitted to accommodate, in not more than thirty minutes in calm conditions. Approved launching devices so provided shall, so far as practicable, be distributed equally on each side of the ship and there shall never be less than one such device on each side. No such devices need, however, be provided for the additional liferafts required to be carried by sub-paragraph (b)(ii) of Regulation 27 of this Chapter for 25 per cent of all on board, but every liferaft carried in accordance with that sub-paragraph shall, where an approved launching device is provided in the ship, be of a type which is capable of being launched from such a device.

(ii) In passenger ships engaged on short international voyages, the number of approved launching devices to be provided shall be at the discretion of the Administration. The number of liferafts allocated to each such device carried shall not be more than the number which, in the opinion of the Administration, can be put into the water fully loaded with the number of persons they are permitted to carry by that device in not more than 30 minutes in calm conditions.

Regulation 30

Lighting for Decks, Lifeboats, Liferafts, etc.

(a) Provision shall be made for an electric or equivalent system of lighting sufficient for all the requirements of safety in the different parts of a passenger ship, and particularly for decks on which the lifeboats and liferafts are stowed. The self-contained emergency source of electrical power required by Regulation 25 of Chapter II-1 shall be capable of supplying where necessary this lighting system and also the lighting required by sub-paragraphs (a)(ii), (b)(ii) and (b)(iii) of Regulation 19 of this Chapter.

(b) The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the emergency source of power referred to in paragraph (a) of this Regulation in the event of failure of the main generating plant.

Regulation 31

Manning of Lifeboats and Liferafts

(a) A deck officer or certified lifeboatman shall be placed in charge of each lifeboat and a second-in-command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of the lifeboat's crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

(b) A man capable of working the motor shall be assigned to each motor lifeboat.

(c) A man capable of working the radio and searchlight installations shall be assigned to each lifeboat carrying this equipment.

(d) A man practised in the handling and operation of liferafts shall be assigned to each liferaft carried, except where in ships engaged on short international voyages the Administration is satisfied that this is not practicable.

Regulation 32

Certificated Lifeboatmen

(a) In passenger ships there shall be, for every lifeboat carried in order to comply with this Chapter, a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table:

Prescribed complement of lifeboat	The minimum number of certificated lifeboatmen shall be
Less than 41 persons	2
From 41 to 61 persons	3
From 62 to 85 persons	4
Above 85 persons	5

(b) The allocation of the certificated lifeboatmen to each lifeboat remains within the discretion of the master.

(c) Certificates of efficiency shall be issued under the authority of the Administration. In order to obtain such a certificate an applicant shall prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and other life-saving appliances and in the use of oars and propelling gear; that he is acquainted with the practical handling of lifeboats and of other life-saving equipment, and further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to all kinds of life-saving appliances.

Regulation 33

Buoyant Apparatus

(a) No type of buoyant apparatus shall be approved unless it satisfies the following conditions:

(i) It shall be of such size and strength that it can be thrown from the place where it is stowed into the water without being damaged.

(ii) It shall not exceed 180 kilogrammes (400 lbs.) in weight unless suitable means to the satisfaction of the Administration are provided to enable it to be launched without lifting by hand.

(iii) It shall be of approved material and construction.

(iv) It shall be effective and stable when floating either way up.

(v) The air cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus, and such buoyancy shall not be dependent upon inflation.

(vi) It shall be fitted with a painter and have a line securely becketed round the outside.

(b) The number of persons for which buoyant apparatus is certified shall be the number:

(i) ascertained by dividing the number of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (or the number of pounds divided by 32), or

(ii) equal to the number of millimetres in the perimeter divided by 305 (or the number of feet in the perimeter), whichever is the less.

Regulation 34

Number of Lifebuoys to be Provided

The minimum number of lifebuoys with which passenger ships are provided shall be fixed by the following table:

Length of ship in metres	Length of ship in feet	Minimum number of buoys
Under 61	Under 200	8
61 and under 122	200 and under 400	12
122 and under 183	400 and under 600	18
183 and under 244	600 and under 800	24
244 and over	800 and over	30

PART C - CARGO SHIPS ONLY

Regulation 35

Number and Capacity of Lifeboats and Liferafts

- (a) (i) Every cargo ship, except ships employed as whale factory ships, fish processing or canning factory ships, and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, shall carry lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate all persons on board, and in addition shall carry liferafts sufficient to accommodate half that number.

Provided that, in the case of such cargo ships engaged on international voyages between near neighbouring countries, the Administration, if it is satisfied that the conditions of the voyage are such as to render the compulsory carriage of liferafts unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt individual ships or classes of ships from this requirement.

- (ii) (1) Subject to the provisions of sub-paragraph (ii)(2) of this paragraph, every tanker of 3,000 tons gross tonnage and upwards shall carry not less than four lifeboats, two of which shall be carried aft and two amidships, except that in tankers which have no amidships superstructure all lifeboats shall be carried aft.
- (2) A tanker of 3,000 tons gross tonnage and upwards which has no amidships superstructure may be permitted by the Administration to carry two lifeboats only, provided that:
- (aa) one lifeboat is carried aft on each side of the ship;
 - (bb) each such lifeboat shall not exceed 8.5 metres (28 feet) in length;
 - (cc) each such lifeboat shall be stowed as far forward as practicable, but at least so far forward that the after end of the lifeboat is one-and-a-half times the length of the lifeboat forward of the propeller; and
 - (dd) each such lifeboat shall be stowed as near sea level as is safe and practicable.

- (b) (i) Every ship employed as a whale factory ship, every ship employed as a fish processing or canning factory ship and every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries shall carry:

- (1) Lifeboats on each side of such aggregate capacity as will accommodate half the total number of persons on board; provided that the Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of the same total capacity so however that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37½ per cent of all on board.
- (2) Liferafts of sufficient aggregate capacity to accommodate half the total number of persons on board; provided that, if in ships employed as fish processing or canning factory ships, it is impracticable to carry lifeboats which comply fully with the

requirements of this Chapter, the Administration may permit instead the carriage of other boats, which shall however provide not less than the accommodation required by this Regulation and shall have at least the buoyancy and equipment required by this Chapter for lifeboats.

- (ii) Every ship employed as a whale factory ship, every ship employed as a fish processing or canning factory ship and every ship engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries shall carry two boats - one on each side - for use in an emergency. These boats shall be of an approved type and shall be not more than 8.5 metres (28 feet) in length. They may be counted for the purposes of this paragraph provided that they comply fully with the requirements for lifeboats of this Chapter and for the purposes of Regulation 8 provided that in addition they comply with the requirements of Regulation 9, and, where appropriate, Regulation 14 of this Chapter. They shall be kept ready for immediate use while the ship is at sea. In ships in which the requirements of paragraph (g) of Regulation 36 of this Chapter are met by means of appliances fitted to the sides of the lifeboats, such appliances shall not be required to be fitted to the two boats provided to meet the requirements of this Regulation.

- (c) Every cargo ship with no amidships superstructure having a registered length of 150 metres (492 feet) and upwards shall carry, in addition to the liferafts required under sub-paragraph (a)(i) of this Regulation, a liferaft capable of accommodating at least six persons which shall be stowed as far forward as is reasonable and practicable.

Regulation 36

Davits and Launching Arrangements

- (a) In cargo ships lifeboats and liferafts shall be stowed to the satisfaction of the Administration.
- (b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits.
- (c) Lifeboats and liferafts for which approved launching devices are required to be carried shall preferably be positioned as close to accommodation and service spaces as possible. They shall be stowed in such positions as to ensure safe launching, having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull, with the object of ensuring so far as practicable that they can be launched down the straight side of the ship. If positioned forward they shall be stowed abaft the collision bulkhead in a sheltered position and in this respect the Administration shall give special consideration to the strength of the davits.
- (d) Davits shall be of approved design and shall be suitably placed to the satisfaction of the Administration.
- (e) In tankers of 1,600 tons gross tonnage and upwards, ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships

and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, all davits shall be of the gravity type. In other ships, davits shall be as follows:

- (i) luffing or gravity type for operating lifeboats weighing not more than 2,300 kilogrammes (2½ tons) in their turning out condition;
- (ii) gravity type for operating lifeboats weighing more than 2,300 kilogrammes (2½ tons) in their turning out condition.

(f) Davits, falls, blocks and all other gear shall be of such strength that the lifeboats can be turned out manned by a launching crew and then safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way, and with a 10 degrees trim.

(g) Skates or other suitable means shall be provided to facilitate launching the lifeboats against a list of 15 degrees.

(h) Means shall be provided for bringing the lifeboats against the ship's side and there holding them so that persons may be safely embarked.

(i) Lifeboats, together with the emergency boats required by sub-paragraph (b)(ii) of Regulation 35 of this Chapter, shall be served by wire rope falls, together with winches of an approved type which, in the case of the emergency boats, shall be capable of quick recovery of those boats. Exceptionally, the Administration may allow manila rope falls or falls of another approved material with or without winches (except that the emergency boats shall be required to be served by winches which are capable of quick recovery of those boats) where they are satisfied that manila rope falls or falls of another approved material are adequate.

(j) At least two lifelines shall be fitted to the davit spans, and the falls and lifelines shall be long enough to reach the water with the ship at its lightest sea-going draught and listed to 15 degrees either way. Lower fall blocks shall be fitted with a suitable ring or long link for attaching to the sling hooks unless an approved type of disengaging gear is fitted.

(k) Where mechanically powered appliances are fitted for the recovery of the lifeboats, efficient hand gear shall also be provided. Where davits are recovered by action of the falls by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davits come against the stops in order to avoid overstressing the wire rope falls or davits.

(l) Lifeboats shall have the falls ready for service, and arrangements shall be made for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the lifeboats from the falls. The point of attachment of the lifeboats to the falls shall be at such height above the gunwale as to ensure stability when lowering the lifeboats.

(m) In ships employed as whale factory ships, ships employed as fish processing or canning factory ships and ships engaged in the carriage of persons employed in the whaling, fish processing or canning industries, in which there are carried lifeboats and life rafts in accordance with sub-paragraph (b)(i)(2) of Regulation 35 no approved launching devices need be provided for the life rafts, but there shall be provided such devices sufficient in number, in the opinion of the Ad-

ministration, to enable the life rafts carried in accordance with sub-paragraph (b)(i)(1) of that Regulation to be put into the water loaded with the number of persons they are permitted to accommodate, in not more than 30 minutes in calm conditions. Approved launching devices so provided shall, so far as practicable, be distributed equally on each side of the ship. Every life raft carried on ships in which an approved launching device is required to be provided shall be of a type which is capable of being launched by such a device.

Regulation 37

Number of Lifebuoys to be Provided

At least eight lifebuoys of a type which satisfies the requirements of Regulation 21 of this Chapter shall be carried.

Regulation 38

Emergency Lighting

The lighting required by sub-paragraphs (a)(ii), (b)(ii) and (b)(iii) of Regulation 19 of this Chapter shall be capable of being supplied for at least three hours by the emergency source of power required by Regulation 26 of Chapter II-1. In cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards the Administration shall ensure that the lighting of the alleyways, stairways and exits is such that the access of all persons on board to the launching stations and stowage positions of lifeboats and life rafts is not impeded.

CHAPTER IV

RADIOTELEGRAPHY AND RADIOTELEPHONY

PART A - APPLICATION AND DEFINITIONS

Regulation 1

Application

- (a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to all ships to which the present Regulations apply.
- (b) This Chapter does not apply to ships to which present Regulations would otherwise apply while such ships are being navigated within the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.*
- (c) No provision in this Chapter shall prevent the use by a ship or survival craft in distress of any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

Regulation 2

Terms and Definitions

For the purpose of this Chapter the following terms shall have the meanings defined below. All other terms which are used in this Chapter and which are also defined in the Radio Regulations shall have the same meanings as defined in those Regulations:

- (a) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time.
- (b) "Radiotelegraph auto alarm" means an automatic alarm receiving apparatus which responds to the radiotelegraph alarm signal and has been approved.
- (c) "Radiotelephone auto alarm" means an automatic alarm receiving apparatus which responds to the radiotelephone alarm signal and has been approved.
- (d) "Radiotelephone station", "Radiotelephone installation" and "Watches - radiotelephone" shall be considered as relating to the medium frequency band, unless expressly provided otherwise.
- (e) "Radio Officer" means a person holding at least a first or second class radiotelegraph operator's certificate, or a radiocommunication operator's

* Such ships are subject to special requirements relative to radio for safety purposes, as contained in the relevant agreement between Canada and the United States of America.

general certificate for the maritime mobile service, complying with the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is provided with such a station in compliance with the provisions of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

(f) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations.

(g) "Existing installation" means:

- (i) an installation wholly installed on board a ship before the date on which the present Convention enters into force irrespective of the date on which acceptance by the respective Administration takes effect; and
- (ii) an installation part of which was installed on board a ship before the date of entry into force of the present Convention and the rest of which consists either of parts installed in replacement of identical parts, or parts which comply with the requirements of this Chapter.
- (h) "New installation" means any installation which is not an existing installation.

Regulation 3

Radiotelegraph Station

Passenger ships irrespective of size and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, unless exempted under Regulation 5 of this Chapter, shall be fitted with a radiotelegraph station complying with the provisions of Regulations 9 and 10 of this Chapter.

Regulation 4

Radiotelephone Station

Cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage, unless fitted with a radiotelegraph station complying with the provisions of Regulations 9 and 10 of this Chapter shall, provided they are not exempted under Regulation 5 of this Chapter, be fitted with a radiotelephone station complying with the provisions of Regulations 15 and 16 of this Chapter.

Regulation 5

Exemptions from Regulations 3 and 4

- (a) The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the application of Regulations 3 and 4 of this Chapter; nevertheless the Administration may grant to individual passenger or cargo ships exemptions of a partial and/or conditional nature, or complete exemption from the requirements of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter.

(ii) Each cargo ship of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage which is fitted with a radiotelegraph station as a consequence of Regulation 4 of this Chapter, if fitted with a radiotelegraph auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loudspeaker, during such periods as may be determined by the Administration. Administrations shall, however, have regard to the desirability of requiring, whenever practicable, a listening watch of at least 8 hours a day in the aggregate.

(i) During the period when a radio officer is required by this Regulation to listen on the radiotelegraph distress frequency, the radio officer may discontinue such listening during the time when he is handling traffic on other frequencies, or performing other essential radio duties, but only if it is impracticable to listen by split headphones or loudspeaker. The listening watch shall always be maintained by a radio officer using headphones or a loudspeaker during the silence periods provided for by the Radio Regulations.

The term "essential radio duties" in this paragraph includes urgent repairs of:

- (1) equipment for radiocommunication used for safety;
- (2) radio navigational equipment by order of the master.

(ii) In addition to the provisions of sub-paragraph (i) of this paragraph, on ships other than multi-radio officer passenger ships, the radio officer may, in exceptional cases, i.e. when it is impractical to listen by split headphones or loudspeaker, discontinue listening by order of the master in order to carry out maintenance required to prevent imminent malfunction of:

- equipment for radiocommunication used for safety;
 - radio navigational equipment;
 - other electronic navigational equipment including its repair;
- provided that:

- (1) the radio officer, at the discretion of the Administration concerned, is appropriately qualified to perform these duties; and
- (2) the ship is fitted with a receiving selector which meets the requirements of the Radio Regulations;
- (3) the listening watch is always maintained by a radio officer using headphones or loudspeaker during the silence periods provided for by the Radio Regulations.

(c) In all ships fitted with a radiotelegraph auto alarm this radiotelegraph auto alarm shall, while the ship is at sea, be in operation whenever there is no listening being kept under paragraphs (b), (c) or (d) of this Regulation and, whenever practicable, during direction-finding operations.

(f) The listening periods provided for by this Regulation, including those which are determined by the Administration, should be maintained preferably during periods prescribed for the radiotelegraph service by the Radio Regulations.

(b) The exemptions permitted under paragraph (a) of this Regulation shall be granted only to a ship engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter unreasonable or unnecessary. When deciding whether or not to grant exemptions to individual ships, Administrations shall have regard to the effect that exemptions may have upon the general efficiency of the distress service for the safety of all ships. Administrations should bear in mind the desirability of requiring ships which are exempted from the requirement of Regulation 3 of this Chapter to be fitted with a radiotelephone station which complies with the provisions of Regulations 15 and 16 of this Chapter as a condition of exemption.

(c) Each Administration shall submit to the Organization as soon as possible after the first of January in each year a report showing all exemptions granted under paragraphs (a) and (b) of this Regulation during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions.

PART B - WATCHES

Regulation 6

Watches - Radiotelegraph

(a) Each ship which in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station shall, while at sea, carry at least one radio officer and, if not fitted with a radiotelegraph auto alarm shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, listen continuously on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loudspeaker.

(b) Each passenger ship which in accordance with Regulation 3 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station, if fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loudspeaker, as follows:

- (i) if carrying or certificated to carry 250 passengers or less, at least 8 hours listening a day in the aggregate;
- (ii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage exceeding 16 hours' duration between two consecutive ports, at least 16 hours' listening a day in the aggregate. In this case the ship shall carry at least two radio officers;
- (iii) if carrying or certificated to carry more than 250 passengers and engaged on a voyage of less than 16 hours' duration between two consecutive ports, at least 8 hours' listening a day in the aggregate.

(c) (i) Each cargo ship which in accordance with Regulation 3 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station, if fitted with a radiotelegraph auto alarm, shall, subject to the provisions of paragraph (d) of this Regulation, and while at sea, listen on the radiotelegraph distress frequency by means of a radio officer using headphones or a loudspeaker, for at least 8 hours a day in the aggregate.

Regulation 7

Watches - Radiotelephone

- (a) Each ship which is fitted with a radiotelephone station in accordance with Regulation 4 of this Chapter shall, for safety purposes, carry at least one radiotelephone operator (who may be the master, an officer or a member of the crew holding a certificate for radiotelephony) and shall, while at sea, maintain continuous watch on the radiotelephone distress frequency in the place on board from which the ship is usually navigated, by use of a radiotelephone distress frequency watch receiver, using a loudspeaker, a filtered loudspeaker or radiotelephone auto alarm.
- (b) Each ship which in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter is fitted with a radiotelegraph station shall, while at sea, maintain continuous watch on the radiotelephone distress frequency in a place to be determined by the Administration, by use of a radiotelephone distress frequency watch receiver, using a loudspeaker, a filtered loudspeaker or radiotelephone auto alarm.

Regulation 8

Watches - VHF Radiotelephone

Each ship provided with a Very High Frequency (VHF) radiotelephone station, in accordance with Regulation 18 of Chapter V, shall maintain a listening watch on the bridge for such periods and on such channels as may be required by the Contracting Government referred to in that Regulation.

PART C - TECHNICAL REQUIREMENTS

Regulation 9

Radiotelegraph Stations

- (a) The radiotelegraph station shall be so located that no harmful interference from extraneous mechanical or other noise will be caused to the proper reception of radio signals. The station shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.
- (b) The radiotelegraph operating room shall be of sufficient size and of adequate ventilation to enable the main and reserve radiotelegraph installations to be operated efficiently, and shall not be used for any purpose which will interfere with the operation of the radiotelegraph station.
- (c) The sleeping accommodation of at least one radio officer shall be situated as near as practicable to the radiotelegraph operating room. In new ships, this sleeping accommodation shall not be within the radiotelegraph operating room.
- (d) There shall be provided between the radiotelegraph operating room and the bridge and one other place, if any, from which the ship is navigated, an

efficient two-way system for calling and voice communication which shall be independent of the main communication system on the ship.

- (e) The radiotelegraph installation shall be installed in such a position that it will be protected against the harmful effects of water or extremes of temperature. It shall be readily accessible both for immediate use in case of distress and for repair.
- (f) A reliable clock with a dial not less than 12.5 centimetres (5 inches) in diameter and a concentric seconds hand, the face of which is marked to indicate the silence periods prescribed for the radiotelegraph service by the Radio Regulations, shall be provided. It shall be securely mounted in the radiotelegraph operating room in such a position that the entire dial can be easily and accurately observed by the radio officer from the radiotelegraph operating position and from the position for testing the radiotelegraph auto alarm receiver.
- (g) A reliable emergency light shall be provided in the radiotelegraph operating room, consisting of an electric lamp permanently arranged so as to provide satisfactory illumination of the operating controls of the main and reserve radiotelegraph installations and of the clock required by paragraph (f) of this Regulation. In new installations, this lamp shall, if supplied from the reserve source of energy required by sub-paragraph (a)(iii) of Regulation 10 of this Chapter, be controlled by two-way switches placed near the main entrance to the radiotelegraph operating room and at the radiotelegraph operating position, unless the layout of the radiotelegraph operating room does not warrant it. These switches shall be clearly labelled to indicate their purpose.
- (h) Either an electric inspection lamp, operated from the reserve source of energy required by sub-paragraph (a) (iii) of Regulation 10 of this Chapter and provided with a flexible lead of adequate length, or a flashlight shall be provided and kept in the radiotelegraph operating room.
- (i) The radiotelegraph station shall be provided with such spare parts, tools and testing equipment as will enable the radiotelegraph installation to be maintained in efficient working condition while at sea. The testing equipment shall include an instrument or instruments for measuring A.C. volts, D.C. volts and ohms.
- (j) If a separate emergency radiotelegraph operating room is provided the requirements of paragraphs (d), (e), (f), (g) and (h) of this Regulation shall apply to it.

Regulation 10

Radiotelegraph Installations

- (a) Except as otherwise expressly provided in this Regulation:
 - (i) The radiotelegraph station shall include a main installation and reserve installation, electrically separate and electrically independent of each other.
 - (ii) The main installation shall include a main transmitter, main receiver, radiotelephone distress frequency watch receiver, and main source of energy.

day and under normal conditions and circumstances over the specified ranges.* (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength at the receiver is at least 50 microvolts per metre.)

- (h) (i) The main and reserve receivers shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.
- (ii) In addition, the main receiver shall permit the reception of such of the frequencies and classes of emission used for the transmission of time signals, meteorological messages and such other communications relating to safety of navigation as may be considered necessary by the Administration.
- (iii) The radiotelephone distress frequency watch receiver shall be preset to this frequency. It shall be provided with a filtering unit or a device to silence the loudspeaker if on the bridge in the absence of a radiotelephone alarm signal. The device shall be capable of being easily switched in and out and may be used when, in the opinion of the master, conditions are such that maintenance of the listening watch would interfere with the safe navigation of the ship.
- (iv) (1) A radiotelephone transmitter, if provided, shall be fitted with an automatic device for generating the radiotelephone alarm signal, so designed as to prevent actuation by mistake, and complying with the requirements of paragraph (e) of Regulation 16 of this Chapter. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit the immediate transmission of a distress message.
- (2) Arrangements shall be made to check periodically the proper functioning of the automatic device for generating the radio-

* In the absence of a direct measurement of the field strength the following data may be used as a guide for approximately determining the normal range:

Normal range in miles	Metre-amperes ¹	Total antenna power (watts) ²
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

¹ This figure represents the product of the maximum height of the antenna above the deepest load water-line in metres and the antenna current in amperes (R.M.S. value). The values given in the second column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{effective antenna height}}{\text{maximum antenna height}} = 0.47$$

This ratio varies with local conditions of the antenna and may vary between about 0.3 and 0.7.

² The values given in the third column of the table correspond to an average value of the ratio

$$\frac{\text{radiated antenna power}}{\text{total antenna power}} = 0.08$$

This ratio varies considerably according to the values of effective antenna height and antenna resistance.

(iii) The reserve installation shall include a reserve transmitter, reserve receiver and reserve source of energy.

(iv) A main and a reserve antenna shall be provided and installed, provided that the Administration may except any ship from the provision of a reserve antenna if it is satisfied that the fitting of such an antenna is impracticable or unreasonable, but in such case a suitable spare antenna completely assembled for immediate installation shall be carried. In addition, sufficient antenna wire and insulators shall in all cases be provided to enable a suitable antenna to be erected. The main antenna, if suspended between supports liable to whipping, shall be suitably protected against breakage.

(b) In installations on cargo ships (except those on cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards installed on or after 19 November 1952), if the main transmitter complies with all the requirements for the reserve transmitter, the latter is not obligatory.

- (c) (i) The main and reserve transmitters shall be capable of being quickly connected with and tuned to the main antenna, and the reserve antenna if one is fitted.
- (ii) The main and reserve receivers shall be capable of being quickly connected with any antenna with which they are required to be used.
- (d) All parts of the reserve installation shall be placed as high in the ship as is practicable, so that the greatest possible degree of safety may be secured.

(e) The main and reserve transmitters shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. In addition, the main transmitter shall be capable of transmitting on at least two working frequencies in the authorized bands between 405 kHz and 535 kHz, using classes of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. The reserve transmitter may consist of a ship's emergency transmitter, as defined in and limited in use by the Radio Regulations.

(f) The main and reserve transmitters shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent and a note frequency between 450 and 1,350 Hz.

(g) The main and reserve transmitters shall, when connected to the main antenna, have a minimum normal range as specified below, that is to say, they must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by

	Minimum normal range in miles	
	Main transmitter	Reserve transmitter
All passenger ships, and cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards	150	100
Cargo ships below 1,600 tons gross tonnage	75	75

- (v) the device for generating the radiotelephone alarm signal, if provided;
- (vi) any device, prescribed by the Radio Regulations, to permit change-over from transmission to reception and vice versa.

Subject to the provisions of paragraph (n) of this Regulation, the reserve source of energy shall not be used other than for the purposes specified in this paragraph.

(n) Notwithstanding the provisions of paragraph (m) of this Regulation, the Administration may authorize the use in cargo ships of the reserve source of energy for a small number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that these can be readily disconnected if necessary, and that the source of energy is of sufficient capacity to carry the additional load or loads.

(o) The reserve source of energy and its switchboard shall be as high as practicable in the ship and readily accessible to the radio officer. The switchboard shall, wherever possible, be situated in a radio room; if it is not, it shall be capable of being illuminated.

(p) While the ship is at sea, accumulator batteries, whether forming part of the main installation or reserve installation, shall be brought up to the normal fully-charged condition daily.

(q) All steps shall be taken to eliminate so far as is possible the causes of, and to suppress, radio interference from electrical and other apparatus on board. If necessary, steps shall be taken to ensure that the antennae attached to broadcast receivers do not cause interference to the efficient or correct working of the radiotelegraph installation. Particular attention shall be paid to this requirement in the design of new ships.

(r) In addition to a means for manually transmitting the radiotelegraph alarm signal, an automatic radiotelegraph alarm signal keying device shall be provided, capable of keying the main and the reserve transmitters so as to transmit the radiotelegraph alarm signal. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit immediate manual operation of the transmitter. If electrically operated, this keying device shall be capable of operation from the reserve source of energy.

(s) At sea, the reserve transmitter, if not used for communications, shall be tested daily using a suitable artificial antenna, and at least once during each voyage using the reserve antenna if installed. The reserve source of energy shall also be tested daily.

(t) All equipment forming part of the radiotelegraph installation shall be reliable, and shall be so constructed that it is readily accessible for maintenance purposes.

(u) Notwithstanding the provision of Regulation 4 of this Chapter, the Administration may, in the case of cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage, relax the full requirements of Regulation 9 of this Chapter and the

telephone alarm signal on frequencies other than the radiotelephone distress frequency using a suitable artificial antenna.

(i) The main receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals in headphones or by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 50 microvolts. The reserve receiver shall have sufficient sensitivity to produce such signals when the receiver input is as low as 100 microvolts.

(j) There shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical energy sufficient to operate the main installation over the normal range required by paragraph (g) of this Regulation as well as for the purpose of charging any batteries forming part of the radiotelegraph station. The voltage of the supply for the main installation shall, in the case of new ships, be maintained within ± 10 per cent of the rated voltage. In the case of existing ships, it shall be maintained as near the rated voltage as possible and, if practicable, within ± 10 per cent.

(k) The reserve installation shall be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the ship's electrical system.

(l) (i) The reserve source of energy shall preferably consist of accumulator batteries, which may be charged from the ship's electrical system, and shall under all circumstances be capable of being put into operation rapidly and of operating the reserve transmitter and receiver for at least six hours continuously under normal working conditions besides any of the additional loads mentioned in paragraphs (m) and (n) of this Regulation.*

(ii) The reserve source of energy is required to be of a capacity sufficient to operate simultaneously the reserve transmitter and the VHF installation, when fitted, for at least six hours unless a switching device is fitted to ensure alternate operation only. VHF usage of the reserve source of energy shall be limited to distress, urgency and safety communications. Alternatively, a separate reserve source of energy may be provided for the VHF installation.

(m) The reserve source of energy shall be used to supply the reserve installation and the automatic alarm signal keying device specified in paragraph (r) of this Regulation if it is electrically operated.

The reserve source of energy may also be used to supply:

- (i) the radiotelegraph auto alarm;
- (ii) the emergency light specified in paragraph (g) of Regulation 9 of this Chapter;
- (iii) the direction-finder;
- (iv) the VHF installation;

* For the purpose of determining the electrical load to be supplied by the reserve source of energy, the following formula is recommended as a guide:

$$\frac{1}{4} \text{ of the transmitter current consumption with the key down (mark)} \\ + \frac{1}{4} \text{ of the transmitter current consumption with the key up (space)} \\ + \text{current consumption of receiver and additional circuits connected to the reserve source of energy.}$$

present Regulation, provided that the standard of the radiotelegraph station shall in no case fall below the equivalent of that prescribed under Regulation 15 and Regulation 16 of this Chapter for radiotelephone stations, so far as applicable. In particular, in the case of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage, the Administration need not require.

- (i) a reserve receiver;
- (ii) a reserve source of energy in existing installations;
- (iii) protection of the main antenna against breakage by whipping;
- (iv) the means of communication between the radiotelegraph station and the bridge to be independent of the main communication system;
- (v) the range of the transmitter to be greater than 75 miles.

Regulation 11

Radiotelegraph Auto Alarms

(a) Any radiotelegraph auto alarm installed after 26 May 1965 shall comply with the following minimum requirements:

- (i) In the absence of interference of any kind it shall be capable of being actuated, without manual adjustment, by any radiotelegraph alarm signal transmitted on the radiotelegraph distress frequency by any coast station, ship's emergency or survival craft transmitter operating in accordance with the Radio Regulations, provided that the strength of the signal at the receiver input is greater than 100 microvolts and less than 1 volt.
- (ii) In the absence of interference of any kind, it shall be actuated by either three or four consecutive dashes when the dashes vary in length from 3.5 to as near 6 seconds as possible and the spaces vary in length between 1.5 seconds and the lowest practicable value, preferably not greater than 10 milliseconds.
- (iii) It shall not be actuated by atmospherics or by any signal other than the radiotelegraph alarm signal, provided that the received signals do not in fact constitute a signal falling within the tolerance limits indicated in sub-paragraph (ii) above.
- (iv) The selectivity of the radiotelegraph auto alarm shall be such as to provide a practically uniform sensitivity over a band extending not less than 4 kHz and not more than 8 kHz on each side of the radiotelegraph distress frequency and to provide outside this band a sensitivity which decreases as rapidly as possible in conformity with the best engineering practice.
- (v) If practicable, the radiotelegraph auto alarm shall, in the presence of atmospherics or interfering signals, automatically adjust itself so that within a reasonably short time it approaches the condition in which it can most readily distinguish the radiotelegraph alarm signal.
- (vi) When actuated by a radiotelegraph alarm signal, or in the event of failure of the apparatus, the radiotelegraph auto alarm shall cause

a continuous audible warning to be given in the radiotelegraph operating room, in the radio officer's sleeping accommodation and on the bridge. If practicable, warning shall also be given in the case of failure of any part of the whole alarm receiving system. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the radiotelegraph operating room.

- (vii) For the purpose of regularly testing the radiotelegraph auto alarm, the apparatus shall include a generator pre-tuned to the radiotelegraph distress frequency and a keying device by means of which a radiotelegraph alarm signal of the minimum strength indicated in sub-paragraph (i) above is produced. A means shall also be provided for attaching headphones for the purpose of listening to signals received on the radiotelegraph auto alarm.
- (viii) The radiotelegraph auto alarm shall be capable of withstanding vibration, humidity and changes of temperature, equivalent to severe conditions experienced on board ships at sea, and shall continue to operate under such conditions.
- (b) Before a new type of radiotelegraph auto alarm is approved, the Administration concerned shall be satisfied, by practical tests made under operating conditions equivalent to those obtaining in practice, that the apparatus complies with paragraph (a) of this Regulation.
- (c) In ships fitted with a radiotelegraph auto alarm, its efficiency shall be tested by a radio officer at least once every 24 hours while at sea. If it is not in working order, the radio officer shall report that fact to the master or officer on watch on the bridge.
- (d) A radio officer shall periodically check the proper functioning of the radiotelegraph auto alarm receiver, with its normal antenna connected, by listening to signals and by comparing them with similar signals received on the radiotelegraph distress frequency on the main installation.
- (e) As far as practicable, the radiotelegraph auto alarm, when connected to an antenna shall not affect the accuracy of the direction-finder.

Regulation 12

Direction-Finders

- (a) (i) The direction-finding apparatus required by Regulation 12 of Chapter V shall be efficient and capable of receiving signals with the minimum of receiver noise and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined.
- (ii) It shall be capable of receiving signals on the radiotelegraph frequencies assigned by the Radio Regulations for the purposes of distress and direction-finding and for maritime radio beacons.
- (iii) In the absence of interference the direction-finding apparatus shall have a sensitivity sufficient to permit accurate bearings being taken on a signal having a field strength as low as 50 microvolts per metre.

- (d) In addition to a key for manual transmissions, the transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the radiotelegraph alarm and distress signals.
- (e) On the radiotelegraph distress frequency the transmitter shall have a minimum normal range (as specified in paragraph (g) of Regulation 10 of this Chapter) of 25 miles using the fixed antenna.*
- (f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.
- (g) The source of energy shall consist of an accumulator battery with sufficient capacity to supply the transmitter for four hours continuously under normal working conditions. If the battery is of a type that requires charging, means shall be available for charging it from the ship's power supply. In addition there shall be a means for charging it after the lifeboat has been launched.
- (h) When the power for the radiotelegraph installation and the searchlight required by Regulation 14 of Chapter III are drawn from the same battery, it shall have sufficient capacity to provide for the additional load of the searchlight.
- (i) A fixed-type antenna will be provided together with means for supporting it at the maximum practicable height. In addition an antenna supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.
- (j) At sea a radio officer shall at weekly intervals test the transmitter using a suitable artificial antenna, and shall bring the battery up to full charge if it is of a type which requires charging.

Regulation 14

Portable Radio Apparatus for Survival Craft

- (a) The apparatus required by Regulation 13 of Chapter III shall include a transmitter, a receiver, an antenna and a source of energy. It shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.
- (b) The apparatus shall be readily portable, watertight, capable of floating in sea water and capable of being dropped into the sea without damage. New equipment shall be as light-weight and compact as practicable and shall preferably be capable of use in both lifeboats and liferafts.
- (c) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency, and, in the bands between 4,000 kHz and 27,500 kHz, of transmitting on the radiotelegraph frequency, and of using a class of emission assigned by the Radio Regulations for survival craft. However, the Administration may permit the transmitter to be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, and of using a class of emission assigned by the

* In the absence of a measurement of the field strength, it may be assumed that this range will be obtained if the product of the height of the antenna above the water-line and the antenna current (R.M.S. value) is 10 metre-amperes.

- (iv) As far as is practicable, the direction-finding apparatus shall be so located that as little interference as possible from mechanical or other noise will be caused to the efficient determination of bearings.
- (v) As far as is practicable, the direction-finding antenna system shall be erected in such a manner that the efficient determination of bearings will be hindered as little as possible by the close proximity of other antennae, derricks, wire halyards or other large metal objects.
- (vi) An efficient two-way means of calling and voice communication shall be provided between the direction-finder and the bridge.
- (vii) All direction-finders shall be calibrated to the satisfaction of the Administration on first installation. The calibration shall be verified by check bearings or by a further calibration whenever any changes are made in the position of any antennae or of any structures on deck which might affect appreciably the accuracy of the direction-finder. The calibration particulars shall be checked at yearly intervals, or as near thereto as possible. A record shall be kept of the calibrations and of any checks made of their accuracy.
- (b) Radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency shall be capable of taking direction-finding bearings on that frequency without ambiguity of sense within an arc of 30 degrees on either side of the bow.
- (ii) When installing and testing the equipment referred to in this paragraph due regard should be given to the relevant recommendation of the International Radio Consultative Committee (CCIR).
- (iii) All reasonable steps shall be taken to ensure the homing capability required by this paragraph. In cases where due to technical difficulties the homing capability cannot be achieved, Administrations may grant to individual ships exemptions from the requirements of this paragraph.

Regulation 13

Radiotelegraph Installation for Fitting in Motor Lifeboats

- (a) The radiotelegraph installation required by Regulation 14 of Chapter III shall include a transmitter, a receiver and a source of energy. It shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.
- (b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelegraph distress frequency using a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. The transmitter shall also be capable of transmitting on the frequency, and of using a class of emission, assigned by the Radio Regulations for use by survival craft in the bands between 4,000 kHz and 27,500 kHz.
- (c) The transmitter shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent and a note frequency between 450 and 1,350 Hz.

Radio Regulations for that frequency, as an alternative or in addition to transmission on the radiotelegraph frequency assigned by the Radio Regulations for survival craft in the bands between 4,000 kHz and 27,500 kHz.

(d) The transmitter shall, if modulated emission is prescribed by the Radio Regulations, have a depth of modulation of not less than 70 per cent and in the case of radiotelegraph emission have a note frequency between 450 and 1,350 Hz.

(e) In addition to a key for manual transmissions, the transmitter shall be fitted with an automatic keying device for the transmission of the radiotelegraph alarm and distress signals. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency, it shall be fitted with an automatic device, complying with the requirements of paragraph (e) of Regulation 16 of this Chapter, for transmitting the radiotelephone alarm signal.

(f) The receiver shall be capable of receiving the radiotelegraph distress frequency and the classes of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency. If the transmitter is capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency the receiver shall also be capable of receiving that frequency and a class of emission assigned by the Radio Regulations for that frequency.

(g) The antenna shall be either self-supporting or capable of being supported by the mast of a lifeboat at the maximum practicable height. In addition it is desirable that an antenna supported by a kite or balloon shall be provided if practicable.

(h) The transmitter shall supply an adequate radio frequency power* to the antenna required by paragraph (a) of this Regulation and shall preferably derive its supply from a hand generator. If operated from a battery, the battery shall comply with conditions laid down by the Administration to ensure that it is of a durable type and is of adequate capacity.

(i) At sea a radio officer or a radiotelephone operator, as appropriate, shall at weekly intervals test the transmitter, using a suitable artificial antenna and shall bring the battery up to full charge if it is of a type which requires charging.

(j) For the purpose of this Regulation, new equipment means equipment supplied to a ship after the date of entry into force of the present Convention.

Regulation 15

Radiotelephone Stations

(a) The radiotelephone station shall be in the upper part of the ship and so located that it is sheltered to the greatest possible extent from noise which might impair the correct reception of messages and signals.

* It may be assumed that the purposes of this Regulation will be satisfied by the following performance:

At least 10 watts input to the anode of the final stage or a radio-frequency output of at least 2.0 watts (A2 emission) at 500 kHz into an artificial antenna having an effective resistance of 15 ohms and 100×10^{-12} farads capacitance in series. The depth of modulation shall be at least 70 per cent.

(b) There shall be efficient communication between the radiotelephone station and the bridge.

(c) A reliable clock shall be securely mounted in such a position that the entire dial can be easily observed from the radiotelephone operating position.

(d) A reliable emergency light shall be provided, independent of the system which supplies the normal lighting of the radiotelephone installation, and permanently arranged so as to be capable of providing adequate illumination of the operating controls of the radiotelephone installation, of the clock required by paragraph (c) of this Regulation and of the card of instructions required by paragraph (f).

(e) Where a source of energy consists of a battery or batteries, the radiotelephone station shall be provided with a means of assessing the charge condition.

(f) A card of instructions giving a clear summary of the radiotelephone distress procedure shall be displayed in full view of the radiotelephone operating position.

Regulation 16

Radiotelephone Installations

(a) The radiotelephone installation shall include transmitting and receiving equipment, and appropriate sources of energy (referred to in the following paragraphs as "the transmitter", "the receiver", "the radiotelephone distress frequency watch receiver", and "the source of energy" respectively).

(b) The transmitter shall be capable of transmitting on the radiotelephone distress frequency and on at least one other frequency in the bands between 1,605 kHz and 2,850 kHz, using the classes of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In normal operation a double sideband transmission or a single sideband transmission with full carrier (i.e., A3H) shall have a depth of modulation of at least 70 per cent at peak intensity. Modulation of a single sideband transmission with reduced or suppressed carrier (A3A, A3J) shall be such that the intermodulation products shall not exceed the values given in the Radio Regulations.

(c) (i) In the case of cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage the transmitter shall have a minimum normal range of 150 miles, i.e., it shall be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship by day and under normal conditions and circumstances over this range.* (Clearly perceptible signals will normally be received if the R.M.S. value of the field strength produced at the receiver by the unmodulated carrier is at least 25 microvolts per metre.)

(ii) In the case of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage:

* In the absence of field strength measurements, it may be assumed that this range will be obtained by a power in the antenna of 15 watts (unmodulated carrier) with an antenna efficiency of 27 per cent.

- (1) for existing installations the transmitter shall have a minimum normal range of at least 75 miles; and
- (2) for new installations the transmitter shall produce a power in the antenna of at least 15 watts (unmodulated carrier).

(d) The transmitter shall be fitted with a device for generating the radiotelephone alarm signal by automatic means so designed as to prevent actuation by mistake. The device shall be capable of being taken out of operation at any time in order to permit the immediate transmission of a distress message. Arrangements shall be made to check periodically the proper functioning of the device on frequencies other than the radiotelephone distress frequency using a suitable artificial antenna.

(e) The device required by paragraph (d) of this Regulation shall comply with the following requirements:

- (i) The tolerance of the frequency of each tone shall be ± 1.5 per cent.
- (ii) The tolerance on the duration of each tone shall be ± 50 milliseconds.
- (iii) The interval between successive tones shall not exceed 50 milliseconds.
- (iv) The ratio of the amplitude of the stronger tone to that of the weaker shall be within the range 1 to 1.2.

(f) The receiver required by paragraph (a) of this Regulation shall be capable of receiving the radiotelephone distress frequency and at least one other frequency available for maritime radiotelephone stations in the bands between 1,605 kHz and 2,850 kHz, using the classes of emission assigned by the Radio Regulations for these frequencies. In addition the receiver shall permit the reception of such other frequencies, using the classes of emission assigned by the Radio Regulations, as are used for the transmission by radiotelephony of meteorological messages and such other communications relating to the safety of navigation as may be considered necessary by the Administration. The receiver shall have sufficient sensitivity to produce signals by means of a loudspeaker when the receiver input is as low as 50 microvolts.

(g) The radiotelephone distress frequency watch receiver shall be preset to this frequency. It shall be provided with a filtering unit or a device to silence the loudspeaker in the absence of a radiotelephone alarm signal. The device shall be capable of being easily switched in and out and may be used when, in the opinion of the master, conditions are such that maintenance of the listening watch would interfere with the safe navigation of the ship.

(h) To permit rapid change-over from transmission to reception when manual switching is used, the control for the switching device shall, where practicable, be located on the microphone or the telephone handset.

(i) While the ship is at sea, there shall be available at all times a main source of energy sufficient to operate the installation over the normal range required by paragraph (c) of this Regulation. If batteries are provided they shall under all circumstances have sufficient capacity to operate the transmitter and receiver for

at least six hours continuously under normal working conditions.* In installations in cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage made on or after 19 November 1952, a reserve source of energy shall be provided in the upper part of the ship unless the main source of energy is so situated.

- (j) The reserve source of energy, if provided, may be used only to supply:
 - (i) the radiotelephone installation;
 - (ii) the emergency light required by paragraph (d) of Regulation 15 of this Chapter;
 - (iii) the device required by paragraph (d) of this Regulation, for generating the radiotelephone alarm signal; and
 - (iv) the VHF installation.

(k) Notwithstanding the provisions of paragraph (j) of this Regulation, the Administration may authorize the use of the reserve source of energy, if provided, for a direction-finder, if fitted, and for a number of low-power emergency circuits which are wholly confined to the upper part of the ship, such as emergency lighting on the boat deck, on condition that the additional loads can be readily disconnected, and that the source of energy is of sufficient capacity to carry them.

(l) While at sea, any battery provided shall be kept charged so as to meet the requirements of paragraph (i) of this Regulation.

(m) An antenna shall be provided and installed and, if suspended between supports liable to whipping, shall in the case of cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards but less than 1,600 tons gross tonnage be protected against breakage. In addition, there shall be a spare antenna completely assembled for immediate replacement or, where this is not practicable, sufficient antenna wire and insulators to enable a spare antenna to be erected. The necessary tools to erect an antenna shall also be provided.

Regulation 17

VHF Radiotelephone Stations

(a) When a VHF radiotelephone station is provided in accordance with Regulation 18 of Chapter V, it shall be in the upper part of the ship and include a VHF radiotelephone installation complying with the provisions of this Regulation and comprising a transmitter and receiver, a source of power capable of actuating them at their rated power levels, and an antenna suitable for efficient radiating and receiving signals at the operating frequencies.

- * For the purpose of determining the electrical load to be supplied by batteries required to have six hours reserve capacity, the following formula is recommended as a guide:
- + of the current consumption necessary for speech transmission
 - + current consumption of receiver
 - + current consumption of all additional loads to which the batteries may supply energy in time of distress or emergency.

(vii) the automatic receiving equipment should, as far as practicable, give warning of faults that would prevent the apparatus from performing its normal functions during watch hours.

(b) Before a new type of radiotelephone auto alarm is approved, the Administration concerned shall be satisfied by practical tests, made under operating conditions equivalent to those obtained in practice, that the apparatus complies with paragraph (a) of this Regulation.

PART D - RADIO LOGS

Regulation 19

Radio Logs

(a) The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations for a ship which is fitted with a radiotelegraph station in accordance with Regulation 3 or Regulation 4 of this Chapter shall be kept in the radiotelegraph operating room during the voyage. Every radio officer shall enter in the log his name, the times at which he goes on and off watch, and all incidents connected with the radio service which occur during his watch which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition, there shall be entered in the log:

- (i) the entries required by the Radio Regulations;
- (ii) details of the maintenance, including a record of the charging of the batteries, in such form as may be prescribed by the Administration;
- (iii) a daily statement that the requirement of paragraph (p) of Regulation 10 of this Chapter has been fulfilled;
- (iv) details of the tests of the reserve transmitter and reserve source of energy made under paragraph (s) of Regulation 10 of this Chapter;
- (v) in ships fitted with a radiotelegraph auto alarm details of tests made under paragraph (c) of Regulation 11 of this Chapter;
- (vi) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (j) of Regulation 13 of this Chapter, and details of the tests required by that paragraph in respect of the transmitters fitted in motor lifeboats;
- (vii) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (i) of Regulation 14 of this Chapter, and details of the tests required by that paragraph in respect of portable radio apparatus for survival craft;
- (viii) the time at which the listening watch was discontinued in accordance with paragraph (d) of Regulation 6 of this Chapter, together with the reason and the time at which the listening watch was resumed.

(b) Such a VHF installation shall conform to the requirements laid down in the Radio Regulations for equipment used in the VHF Maritime Mobile Radiotelephone Service and shall be capable of operation on those channels specified by the Radio Regulations and as may be required by the Contracting Government referred to in Regulation 18 of Chapter V.

(c) The Contracting Government shall not require the transmitter R.F. carrier power output to be greater than 10 watts. The antenna shall, in so far as is practicable, have an unobstructed view in all directions.*

(d) Control of the VHF channels required for navigational safety shall be immediately available on the bridge convenient to the conning position and, where necessary, facilities should also be available to permit radiocommunications from the wings of the bridge.

Regulation 18

Radiotelephone Auto Alarms

(a) The radiotelephone auto alarm shall comply with the following minimum requirements:

- (i) the frequencies of maximum response of the tuned circuits, and other tone selecting devices, shall be subject to a tolerance of ± 1.5 per cent in each instance; and the response shall not fall below 50 per cent of the maximum response for frequencies within 3 per cent of the frequency of maximum response;
- (ii) in the absence of noise and interference, the automatic receiving equipment shall be capable of operating from the alarm signal in a period of not less than four and not more than six seconds;
- (iii) the automatic receiving equipment shall respond to the alarm signal, under conditions of intermittent interference caused by atmospherics and powerful signals other than the alarm signal, preferably without any manual adjustment being required during any period of watch maintained by the equipment;
- (iv) the automatic receiving equipment shall not be actuated by atmospherics or by strong signals other than the alarm signal;
- (v) the automatic receiving equipment shall be effective beyond the range at which speech transmission is satisfactory;
- (vi) the automatic receiving equipment shall be capable of withstanding vibration, humidity, changes of temperature and variations in power supply voltage equivalent to the severe conditions experienced on board ships at sea, and shall continue to operate under such conditions;

* For guidance purposes, it is assumed that each ship shall be fitted with a vertically polarized unity gain antenna at a nominal height of 9.1 metres (30 feet) above water, a transmitter R.F. power output of 10 watts, and a receiver sensitivity of 2 microvolts across the input terminals for 20 db signal-to-noise ratio.

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 1

Application

This Chapter, unless otherwise expressly provided in this Chapter, applies to all ships on all voyages, except ships of war and ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

Regulation 2

Danger Messages

(a) The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, or encounters sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures, or winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received, is bound to communicate the information by all the means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point on the coast with which he can communicate. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals. It should be broadcast to all ships in the vicinity and sent to the first point on the coast to which communication can be made, with a request that it be transmitted to the appropriate authorities.

(b) Each Contracting Government will take all steps necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in paragraph (a) of this Regulation is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

(c) The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

(d) All radio messages issued under paragraph (a) of this Regulation shall be preceded by the Safety Signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations as defined in Regulation 2 of Chapter IV.

Regulation 3

Information required in Danger Messages

The following information is required in danger messages:

- (a) *Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation*
 - (i) The kind of ice, derelict or danger observed.

(b) The radio log (diary of the radio service) required by the Radio Regulations for a ship which is fitted with a radiotelephone station in accordance with Regulation 4 of this Chapter shall be kept at the place where listening watch is maintained. Every qualified operator, and every master, officer or crew member carrying out a listening watch in accordance with Regulation 7 of this Chapter, shall enter in the log, with his name, the details of all incidents connected with the radio service which occur during his watch which may appear to be of importance to safety of life at sea. In addition, there shall be entered in the log:

- (i) the details required by the Radio Regulations;
 - (ii) the time at which listening watch begins when the ship leaves port, and the time at which it ends when the ship reaches port;
 - (iii) the time at which listening watch is for any reason discontinued, together with the reason, and the time at which listening watch is resumed;
 - (iv) details of the maintenance of the batteries (if provided), including a record of the charging required by paragraph (l) of Regulation 16 of this Chapter;
 - (v) details of the maintenance of the batteries, including a record of the charging (if applicable) required by paragraph (i) of Regulation 14 of this Chapter, and details of the tests required by that paragraph in respect of portable radio apparatus for survival craft.
- (c) Radio logs shall be available for inspection by the officers authorized by the Administration to make such inspection.

*Examples**Ice*

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

Derelicts

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

Danger to Navigation

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

Tropical Storm

TTT Storm. 0030 GMT. August 18. 2004 N., 11354 E. Barometer corrected 994 millibars, tendency down 6 millibars. Wind NW., force 9, heavy squalls. Heavy easterly swell. Course 067, 5 knots.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. 1300 GMT. September 14. 2200 N., 7236 W. Barometer corrected 29.64 inches, tendency down .015 inches. Wind NE., force 8, frequent rain squalls. Course 035, 9 knots.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. 0200 GMT. May 4. 1620 N., 9203 E. Barometer uncorrected 753 millimetres, tendency down 5 millimetres. Wind S. by W., force 5. Course 300, 8 knots.

TTT Storm. Typhoon to southeast. 0300 GMT. June 12. 1812 N., 12605 E. Barometer falling rapidly. Wind increasing from N.

TTT Storm. Wind force 11, no storm warning received. 0300 GMT. May 4. 4830 N., 30 W. Barometer corrected 983 millibars, tendency down 4 millibars. Wind SW., force 11 veering. Course 260, 6 knots.

Icing

TTT experiencing severe icing. 1400 GMT. March 2. 69 N., 10 W. Air temperature 18. Sea temperature 29. Wind NE., force 8.

Regulation 4*Meteorological Services*

(a) The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request.

(b) In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements:

- (i) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of radio messages and by the display of appropriate signals at coastal points.
- (ii) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather, waves and ice, forecasts and, when practicable, sufficient additional information to enable simple

- (ii) The position of the ice, derelict or danger when last observed.
- (iii) The time and date (Greenwich Mean Time) when danger last observed.

(b) *Tropical Storms* (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Sea, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions)

(i) A statement that a tropical storm has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm is developing or exists in his neighbourhood.

(ii) Time, date (Greenwich Mean Time) and position of ship when the observation was taken.

(iii) As much of the following information as is practicable should be included in the message:

- barometric pressure, preferably corrected (stating millibars, millimetres, or inches, and whether corrected or uncorrected);
- barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);
- true wind direction;
- wind force (Beaufort scale);
- state of the sea (smooth, moderate, rough, high);
- swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;
- true course and speed of ship.

(c) *Subsequent Observations*

When a master has reported a tropical or other dangerous storm, it is desirable, but not obligatory, that further observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

(d) *Winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received*

This is intended to deal with storms other than the tropical storms referred to in paragraph (b) of this Regulation; when such a storm is encountered, the message should contain similar information to that listed under that paragraph but excluding the details concerning sea and swell.

(e) *Sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures*

- (i) Time and date (Greenwich Mean Time).
- (ii) Air temperature.
- (iii) Sea temperature (if practicable).
- (iv) Wind force and direction.

weather charts to be prepared at sea and also to encourage the transmission of suitable facsimile weather charts.

(iii) To prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

(iv) To arrange for selected ships to be equipped with tested instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take meteorological observations at main standard times for surface synoptic observations (at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse; these ships to transmit their observations by radio for the benefit of the various official meteorological services, repeating the information for the benefit of ships in the vicinity. When in the vicinity of a tropical storm, or of a suspected tropical storm, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

(v) To arrange for the reception and transmission by coast radio stations of weather messages from and to ships. Ships which are unable to communicate direct with shore shall be encouraged to relay their weather messages through ocean weather ships or through other ships which are in contact with shore.

(vi) To encourage all masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

(ii) To endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and, as far as is practicable, to conform to the Technical Regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

(c) The information provided for in this Regulation shall be furnished in form for transmission and transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations, and during transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

(d) Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas, in accordance with mutual arrangements made by the Contracting Governments concerned.

Regulation 5

Ice Patrol Service

(a) The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During

the whole of the ice season the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

(b) Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties by the managing Government, provided that such other duties do not interfere with their primary purpose or increase the cost of this service.

Regulation 6

Ice Patrol. Management and Cost

(a) The Government of the United States of America agrees to continue the management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information received therefrom. The Contracting Governments specially interested in these services undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services; each contribution to be based upon the total gross tonnage of the vessels of each contributing Government passing through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol; in particular, each Contracting Government specially interested in these services a sum determined by the ratio which the total gross tonnage of that Contracting Government's vessels passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol bears to the combined total gross tonnage of the vessels of all contributing Governments passing during the ice season through the regions of icebergs guarded by the Ice Patrol. Non-contributing Governments specially interested may contribute to the expense of maintaining and operating these services on the same basis. The managing Government will furnish annually to each contributing Government a statement of the total cost of maintaining and operating the Ice Patrol and of the proportionate share of each contributing Government.

(b) Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other interested Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue responsible for its current contribution up to 1 September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1 September.

(c) If, at any time, the United States Government should desire to discontinue these services, or if one of the contributing Governments should express a wish to relinquish responsibility for its pecuniary contribution, or to have its contribution altered, or another Contracting Government should desire to undertake to contribute to the expense, the contributing Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

Regulation 9*Misuse of Distress Signals*

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a ship or aircraft is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited on every ship or aircraft.

Regulation 10*Distress Messages - Obligations and Procedures*

(a) The master of a ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so. If he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he must enter in the logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

(b) The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation when he learns that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this Regulation, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this Regulation, if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

(e) The provisions of this Regulation do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with regard to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on 23 September 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

Regulation 11*Signalling Lamps*

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient daylight signalling lamp which shall not be solely dependent upon the ship's main source of electrical power.

(d) The contributing Governments shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Regulation and of Regulation 5 of this Chapter as appear desirable.

(e) Where this Regulation provides that a measure may be taken after agreement among the contributing Governments, proposals made by any Contracting Government for effecting such a measure shall be communicated to the managing Government which shall approach the other contributing Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals, and the results of the enquiries thus made shall be sent to the other contributing Governments and the Contracting Government making the proposals. In particular, the arrangements relating to contributions to the cost of the services shall be reviewed by the contributing Governments at intervals not exceeding three years. The managing Government shall initiate the action necessary to this end.

Regulation 7*Speed Near Ice*

When ice is reported on or near his course the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Regulation 8*Routing*

(a) The practice of following, particularly in converging areas, routes adopted for the purpose of separation of traffic including avoidance of passage through areas designated as areas to be avoided by ships or certain classes of ships, or for the purpose of avoiding unsafe conditions, has contributed to the safety of navigation and is recommended for use by all ships concerned.

(b) The Organization is recognized as the only international body for establishing and adopting measures on an international level concerning routing and areas to be avoided by ships or certain classes of ships. It will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information.

(c) The selection of the routes and the initiation of action with regard to them, and the delineation of what constitutes converging areas, will be primarily the responsibility of the Governments concerned. In the development of routing schemes which impinge upon international waters, or such other schemes they may wish adopted by the Organization, they will give due consideration to relevant information published by the Organization.

(d) Contracting Governments will use their influence to secure the appropriate use of adopted routes and will do everything in their power to ensure adherence to the measures adopted by the Organization in connexion with routing of ships.

(e) Contracting Governments will also induce all ships proceeding on voyages in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of Newfoundland north of latitude 43° N and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

Regulation 12

Shipborne Navigational Equipment

- (a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with a radar of a type approved by the Administration. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.
- (b) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio direction-finding apparatus complying with the provisions of Regulation 12 of Chapter IV. The Administration may, in areas where it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried, exempt any ship of less than 5,000 tons gross tonnage from this requirement, due regard being had to the fact that radio direction-finding apparatus is of value both as a navigational instrument and as an aid to locating ships, aircraft or survival craft.
- (c) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with a gyro-compass in addition to the magnetic compass. The Administration, if it considers it unreasonable or unnecessary to require a gyro-compass, may exempt any ship of less than 5,000 tons gross tonnage from this requirement.
- (d) All new ships of 500 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with an echo-sounding device.
- (e) Whilst all reasonable steps shall be taken to maintain the apparatus in an efficient condition, malfunction of the radar equipment, the gyro-compass or the echo-sounding device shall not be considered as making the ship unseaworthy or as a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available.
- (f) All new ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency complying with the relevant provisions of paragraph (b) of Regulation 12 of Chapter IV.

Regulation 13

Manning

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

Regulation 14

Aids to Navigation

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation, including radio beacons and electronic aids as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

Regulation 15

Search and Rescue

- (a) Each Contracting Government undertakes to ensure that any necessary arrangements are made for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round its coasts. These arrangements should include the establishment, operation and maintenance of such maritime safety facilities as are deemed practicable and necessary having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and should, so far as possible, afford adequate means of locating and rescuing such persons.
- (b) Each Contracting Government undertakes to make available information concerning its existing rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

Regulation 16

Life-Saving Signals

The following signals shall be used by life-saving stations and maritime rescue units when communicating with ships or persons in distress and by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations and maritime rescue units. The signals used by aircraft engaged in search and rescue operations to direct ships are indicated in paragraph (d) below. An illustrated table describing the signals listed below shall be readily available to the officer of the watch of every ship to which this Chapter applies.

- (a) Replies from life-saving stations or maritime rescue units to distress signals made by a ship or person:

Signal

By day - Orange smoke signal or illuminated light and sound signal (thunderlight) consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.

By night - White star rocket consisting of three single signals which are fired at intervals of approximately one minute.

Signification

"You are seen - assistance will be given as soon as possible."
(Repetition of such signals shall have the same meaning.)

If necessary the day signals may be given at night or the night signals by day.

- (b) Landing signals for the guidance of small boats with crews or persons in distress:

Signal

By day - Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal or signalling the code letter "K" (---) given by light or sound-signal apparatus.

By night - Vertical motion of a white light or flare, or firing of a green star-signal or signalling the code letter "K" (---) given by light or sound-signal apparatus. A range (indication of direction) may be given by placing a steady white light or flare at a lower level and in line with the observer.

Signification

"This is the best place to land."

(c) Signals to be employed in connexion with the use of shore life-saving apparatus:

Signal	Signification
<i>By day</i> - Vertical motion of a white flag or the arms or firing of a green star-signal.	In general - "Affirmative." Specifically: "Rocket line is held." "Tail block is made fast." "Hawser is made fast." "Man is in the breeches buoy." "Haul away."
<i>By night</i> - Vertical motion of a white light or flare or firing of a green star-signal.	
<i>By day</i> - Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal.	In general - "Negative." Specifically: "Slack away." "Avast hauling."
<i>By night</i> - Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal.	

(d) Signals used by aircraft engaged on search and rescue operations to direct ships towards an aircraft, ship or person in distress (see explanatory Note below):

- (i) The following procedures performed in sequence by an aircraft mean that the aircraft is directing a surface craft towards an aircraft or a surface craft in distress:
 - (1) circling the surface craft at least once;
 - (2) crossing the projected course of the surface craft close ahead at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch;
 - (3) heading in the direction in which the surface craft is to be directed.

Repetition of such procedures has the same meaning.

- (ii) The following procedure performed by an aircraft means that the assistance of the surface craft to which the signal is directed is no longer required:

- crossing the wake of the surface craft close astern at a low altitude, opening and closing the throttle or changing the propeller pitch.

Note: Advance notification of changes in these signals will be given by the Organization as necessary.

Regulation 17

Pilot Ladders and Mechanical Pilot Hoists

Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall comply with the following requirements:

(a) *Pilot Ladders*

- (i) The ladder shall be efficient for the purpose of enabling pilots to embark and disembark safely, kept clean and in good order and may

Signification

"Landing here highly dangerous."

By day - Horizontal motion of a white flag or arms extended horizontally or firing of a red star-signal or signalling the code letter "S" (...) given by light or sound-signal apparatus.
By night - Horizontal motion of a white light or flare or firing of a red star-signal or signalling the code letter "S" (...) given by light or sound-signal apparatus.

"Landing here highly dangerous.
A more favourable location for landing is in the direction indicated."

By day - Horizontal motion of a white flag, followed by the placing of the white flag in the ground and the carrying of another white flag in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signalling the code letter "S" (...) followed by the code letter "R" (---) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the direction of approach or the code letter "L" (---) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

"Landing here highly dangerous.
A more favourable location for landing is in the direction indicated."

By night - Horizontal motion of a white light or flare, followed by the placing of the white light or flare on the ground and the carrying of another white light or flare in the direction to be indicated or firing of a red star-signal vertically and a white star-signal in the direction towards the better landing place or signalling the code letter "S" (...) followed by code letter "R" (---) if a better landing place for the craft in distress is located more to the right in the direction of approach or the code letter "L" (---) if a better landing place for the craft in distress is located more to the left in the direction of approach.

be used by officials and other persons while a ship is arriving at or leaving a port.

- (ii) The ladder shall be secured in a position so that it is clear from any possible discharges from the ship, that each step rests firmly against the ship's side, that it is clear so far as is practicable of the finer lines of the ship and that the pilot can gain safe and convenient access to the ship after climbing not less than 1.5 metres (5 feet) and not more than 9 metres (30 feet). A single length of ladder shall be used capable of reaching the water from the point of access to the ship; in providing for this due allowance shall be made for all conditions of loading and trim of the ship and for an adverse list of 15 degrees. Whenever the distance from sea level to the point of access to the ship is more than 9 metres (30 feet), access from the pilot ladder to the ship shall be by means of an accommodation ladder or other equally safe and convenient means.

(iii) The steps of the pilot ladder shall be:

- (1) of hardwood, or other material of equivalent properties, made in one piece free of knots, having an efficient non-slip surface; the four lowest steps may be made of rubber of sufficient strength and stiffness or of other suitable material of equivalent characteristics;
- (2) not less than 480 millimetres (19 inches) long, 115 millimetres (4½ inches) wide, and 25 millimetres (1 inch) in depth, excluding any non-slip device;
- (3) equally spaced not less than 300 millimetres (12 inches) nor more than 380 millimetres (15 inches) apart and be secured in such a manner that they will remain horizontal.
- (iv) No pilot ladder shall have more than two replacement steps which are secured in position by a method different from that used in the original construction of the ladder and any steps so secured shall be replaced as soon as reasonably practicable by steps secured in position by the method used in the original construction of the ladder. When any replacement step is secured to the side ropes of the ladder by means of grooves in the sides of the step, such grooves shall be in the longer sides of the step.
- (v) The side ropes of the ladder shall consist of two uncovered manila ropes not less than 60 millimetres (2½ inches) in circumference on each side. Each rope shall be continuous with no joints below the top step. Two main ropes properly secured to the ship and not less than 65 millimetre (2½ inches) in circumference and a safety line shall be kept at hand ready for use if required.
- (vi) Battens made of hardwood, or other material of equivalent properties, in one piece and not less than 1.80 metres (5 feet 10 inches) long shall be provided at such intervals as will prevent the pilot ladder from twisting. The lowest batten shall be on the fifth step from the bottom of the ladder and the interval between any batten and the next shall not exceed 9 steps.
- (vii) Means shall be provided to ensure safe and convenient passage on to or into and off the ship between the head of the pilot ladder or of

any accommodation ladder or other appliance provided. Where such passage is by means of a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided. Where such passage is by means of a bulwark ladder, such ladder shall be securely attached to the bulwark rail or platform and two handhold stanchions shall be fitted at the point of boarding or leaving the ship not less than 0.70 metre (2 feet 3 inches) nor more than 0.80 metre (2 feet 7 inches) apart. Each stanchion shall be rigidly secured to the ship's structure at or near its base and also at a higher point, shall be not less than 40 millimetres (1½ inches) in diameter and shall extend not less than 1.20 metres (3 feet 11 inches) above the top of the bulwark.

- (viii) Lighting shall be provided at night such that both the pilot ladder overside and also the position where the pilot boards the ship shall be adequately lit. A lifebuoy equipped with a self-igniting light shall be kept at hand ready for use. A heaving line shall be kept at hand ready for use if required.

- (ix) Means shall be provided to enable the pilot ladder to be used on either side of the ship.

- (x) The rigging of the ladder and the embarkation and disembarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer of the ship.

- (xi) Where on any ship constructional features such as rubbing bands would prevent the implementation of any of these provisions, special arrangements shall be made to the satisfaction of the Administration to ensure that persons are able to embark and disembark safely.

(b) Mechanical Pilot Hoists

- (i) A mechanical pilot hoist, if provided, and its ancillary equipment shall be of a type approved by the Administration. It shall be of such design and construction as to ensure that the pilot can be embarked and disembarked in a safe manner including a safe access from the hoist to the deck and *vice versa*.
- (ii) A pilot ladder complying with the provisions of paragraph (a) of this Regulation shall be kept on deck adjacent to the hoist and available for immediate use.

Regulation 18

VHF Radiotelephone Stations

When a Contracting Government requires ships navigating in an area under its sovereignty to be provided with a Very High Frequency (VHF) radiotelephone station to be used in conjunction with a system which it has established in order to promote safety of navigation, such station shall comply with the provisions of Regulation 17 of Chapter IV and shall be operated in accordance with Regulation 8 of Chapter IV.

Regulation 19*Use of the Automatic Pilot*

- (a) In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where the automatic pilot is used, it shall be possible to establish human control of the ship's steering immediately.
- (b) In circumstances as above, it shall be possible for the officer of the watch to have available without delay the services of a qualified helmsman who shall be ready at all times to take over steering control.
- (c) The change-over from automatic to manual steering and *vice versa* shall be made by or under the supervision of a responsible officer.

Regulation 20*Nautical Publications*

All ships shall carry adequate and up-to-date charts, sailing directions, lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications necessary for the intended voyage.

Regulation 21*International Code of Signals*

All ships which in accordance with the present Convention are required to carry a radiotelegraph or a radiotelephone installation shall carry the International Code of Signals. This publication shall also be carried by any other ship which in the opinion of the Administration has a need to use it.

CHAPTER VI**CARRIAGE OF GRAIN****PART A - GENERAL PROVISIONS****Regulation 1***Application*

Unless expressly provided otherwise, this Chapter, including Parts A, B and C, applies to the carriage of grain in all ships to which the present Regulations apply.

Regulation 2*Definitions*

- (a) The term "grain" includes wheat, maize (corn), oats, rye, barley, rice, pulses, seeds and processed forms thereof, whose behaviour is similar to that of grain in its natural state.
- (b) The term "filled compartment" refers to any compartment in which, after loading and trimming as required under Regulation 3, the bulk grain is at its highest possible level.
- (c) The term "partly filled compartment" refers to any compartment wherein bulk grain is not loaded in the manner prescribed in paragraph (b) of this Regulation.
- (d) The term "angle of flooding" (θ_f) means an angle of heel at which openings in the hull, superstructures or deckhouses, which cannot be closed weathertight, immerse. In applying this definition, small openings through which progressive flooding cannot take place need not be considered as open.

Regulation 3*Trimming of Grain*

All necessary and reasonable trimming shall be performed to level all free grain surfaces and to minimize the effect of grain shifting.

- (a) In any "filled compartment", the bulk grain shall be trimmed so as to fill all the spaces under the decks and hatch covers to the maximum extent possible.
- (b) After loading, all free grain surfaces in "partly filled compartments" shall be level.

(c) The Administration issuing the document of authorization may, under Regulation 9 of this Chapter, grant dispensation from trimming in those cases where the underdeck void geometry resulting from free flowing grain into a compartment, which may be provided with feeding ducts, perforated decks or other similar means, is taken into account to its satisfaction when calculating the void depths.

Regulation 4

Intact Stability Requirements

(a) The calculations required by this Regulation shall be based upon the stability information provided in accordance with Regulation 19 of Chapter II-1, of the present Convention, or with the requirements of the Administration issuing the document of authorization under Regulation 10 of this Chapter.

(b) The intact stability characteristics of any ship carrying bulk grain shall be shown to meet, throughout the voyage, at least the following criteria after taking into account in the manner described in Part B, the heeling moments due to grain shift:

- (i) the angle of heel due to the shift of grain shall be not greater than 12 degrees except that an Administration giving authorization in accordance with Regulation 10 of this Chapter may require a lesser angle of heel if it considers that experience shows this to be necessary;*
- (ii) in the static stability diagram, the net or residual area between the heeling arm curve and the righting arm curve up to the angle of heel of maximum difference between the ordinates of the two curves, or 40 degrees or the "angle of flooding" (θ_f), whichever is the least, shall in all conditions of loading be not less than 0.075 metre-radians; and
- (iii) the initial metacentric height, after correction for the free surface effects of liquids in tanks, shall be not less than 0.30 metre.

(c) Before loading bulk grain the master shall, if so required by the Contracting Government of the country of the port of loading, demonstrate the ability of the ship at all stages of any voyage to comply with the stability criteria required by paragraph (b) of this Regulation using the information approved and issued under Regulations 10 and 11 of this Chapter.

(d) After loading, the master shall ensure that the ship shall be upright before proceeding to sea.

Regulation 5

Longitudinal Divisions and Saucers

(a) In both "filled compartments" and "partly filled compartments", longitudinal divisions may be provided as a device either to reduce the adverse heeling effect of grain shift or to limit the depth of cargo used for securing the grain surface. Such divisions shall be fitted grain-tight and constructed in accordance with the provisions of Section I of Part C of this Chapter.

* For example, the permissible angle of heel might be limited to the angle of heel at which the edge of the weather deck would be immersed in still water.

(b) In a "filled compartment", a division, if fitted to reduce the adverse effects of grain shift, shall:

- (i) in a 'tween-deck compartment extend from deck to deck; and
- (ii) in a hold extend downwards from the underside of the deck or hatch covers as described in Section II of Part B of this Chapter.

Except in the case of linseed and other seeds having similar properties, a longitudinal division beneath a hatchway may be replaced by a saucer formed in the manner described in Section I of Part C of this Chapter.

(c) In a "partly filled compartment", a division, if fitted, shall extend from one-eighth of the maximum breadth of the compartment above the level of the grain surface and to the same distance below the grain surface. When used to limit the depth of overstowing, the height of the centreline division shall be at least 0.6 metre above the level grain surface.

(d) Furthermore, the adverse heeling effects of grain shift may be reduced by tightly stowing the wings and ends of a compartment with bagged grain or other suitable cargo adequately restrained from shifting.

Regulation 6

Securing

(a) Unless account is taken of the adverse heeling effect due to grain shift in accordance with these Regulations, the surface of the bulk grain in any "partly filled compartment" shall be level and topped off with bagged grain tightly stowed and extending to a height of not less than one-sixteenth of the maximum breadth of the free grain surface or 1.2 metres, whichever is the greater. Instead of bagged grain, other suitable cargo exerting at least the same pressure may be used.

(b) The bagged grain or such other suitable cargo shall be supported in the manner described in Section II of Part C of this Chapter. Alternatively, the bulk grain surface may be secured by strapping or lashing as described in that Section.

Regulation 7

Feeders and Trunks

If feeders or trunks are fitted, proper account shall be taken of the effects thereof when calculating the heeling moments as described in Section III of Part B of this Chapter. The strength of the divisions forming the boundaries of such feeders shall conform with the provisions of Section I of Part C of this Chapter.

Regulation 8

Combination Arrangements

Lower holds and 'tween-deck spaces in way thereof may be loaded as one compartment provided that, in calculating transverse heeling moments, proper account is taken of the flow of grain into the lower spaces.

Regulation 9*Application of Parts B and C*

An Administration or a Contracting Government on behalf of an Administration may authorize departure from the assumptions contained in Parts B and C of this Chapter in those cases where it considers this to be justified having regard to the provisions for loading or the structural arrangements, provided the stability criteria in paragraph (b) of Regulation 4 of this Chapter are met. Where such authorization is granted under this Regulation, particulars shall be included in the document of authorization or grain loading data.

Regulation 10*Authorization*

(a) A document of authorization shall be issued for every ship loaded in accordance with the Regulations of this Chapter either by the Administration or an organization recognized by it or by a Contracting Government on behalf of the Administration. It shall be accepted as evidence that the ship is capable of complying with the requirements of these Regulations.

(b) The document shall accompany and refer to the grain loading stability booklet provided to enable the master to meet the requirements of paragraph (c) of Regulation 4 of this Chapter. This booklet shall meet the requirements of Regulation 11 of this Chapter.

(c) Such a document, grain loading stability data and associated plans may be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

(d) A copy of such a document, grain loading stability data and associated plans shall be placed on board in order that the master, if so required, shall produce them for the inspection of the Contracting Government of the country of the port of loading.

(e) A ship without such a document of authorization shall not load grain until the master demonstrates to the satisfaction of the Administration or the Contracting Government of the port of loading on behalf of the Administration that the ship in its proposed loaded condition will comply with the requirements of these Regulations.

Regulation 11*Grain Loading Information*

This information shall be sufficient to allow the master to determine in all reasonable loading conditions the heeling moments due to grain shift calculated in accordance with Part B of this Chapter. It shall include the following:

(a) Information which shall be approved by the Administration or by a Contracting Government on behalf of the Administration:

- (i) curves or tables of grain heeling moments for every compartment, filled or partly filled, or combination thereof, including the effects of temporary fittings;
 - (ii) tables of maximum permissible heeling moments or other information sufficient to allow the master to demonstrate compliance with the requirements of paragraph (c) of Regulation 4 of this Chapter;
 - (iii) details of the scantlings of any temporary fittings and where applicable the provisions necessary to meet the requirements of Section I(E) of Part C of this Chapter;
 - (iv) typical loaded service departure and arrival conditions and where necessary, intermediate worst service conditions;
 - (v) a worked example for the guidance of the master;
 - (vi) loading instructions in the form of notes summarizing the requirements of this Chapter.
- (b) Information which shall be acceptable to the Administration or to a Contracting Government on behalf of the Administration:
- (i) ship's particulars;
 - (ii) lightship displacement and the vertical distance from the intersection of the moulded base line and midship section to the centre of gravity (KG);
 - (iii) table of free surface corrections;
 - (iv) capacities and centres of gravity.

Regulation 12*Equivalents*

Where an equivalent accepted by the Administration in accordance with Regulation 5 of Chapter I of this Convention is applied, particulars shall be included in the document of authorization or grain loading data.

Regulation 13*Exemptions for Certain Voyages*

The Administration, or a Contracting Government on behalf of the Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any of the requirements of Regulations 3 to 12 of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those particular requirements individual ships or classes of ships.

PART B - CALCULATION OF ASSUMED HEELING MOMENTS

SECTION I - DESCRIPTION OF THE ASSUMED VOIDS AND METHOD OF CALCULATING INTACT STABILITY

SECTION II - ASSUMED VOLUMETRIC HEELING MOMENT OF A FILLED COMPARTMENT

SECTION III - ASSUMED VOLUMETRIC HEELING MOMENT OF FEEDERS AND TRUNKS

SECTION IV - ASSUMED VOLUMETRIC HEELING MOMENT OF PARTLY FILLED COMPARTMENTS

SECTION V - ALTERNATIVE LOADING ARRANGEMENTS FOR EXISTING SHIPS

SECTION I - DESCRIPTION OF THE ASSUMED VOIDS AND METHOD OF CALCULATING INTACT STABILITY

(A) GENERAL

(a) For the purpose of calculating the adverse heeling moment due to a shift of cargo surface in ships carrying bulk grain it shall be assumed that:

- (i) In "filled compartments" which have been trimmed in accordance with Regulation 3 of this Chapter a void exists under all boundary surfaces having an inclination to the horizontal less than 30 degrees and that the void is parallel to the boundary surface having an average depth calculated according to the formula:

$$Vd = Vd_1 + 0.75(d - 600) \text{ mm}$$

Where:

Vd = Average void depth in mm;

Vd_1 = Standard void depth from Table I below;

d = Actual girder depth in mm.

TABLE I

Distance from hatchend or hatchside to boundary of compartment	Standard void depth Vd_1
<i>metres</i>	<i>mm</i>
0.5	570
1.0	530
1.5	500
2.0	480
2.5	450
3.0	440
3.5	430
4.0	430
4.5	430
5.0	430
5.5	450
6.0	470
6.5	490
7.0	520
7.5	550
8.0	590

Notes on Table I:

For distances greater than 8.0 metres the standard void depth Vd_1 shall be linearly extrapolated at 80 mm increase for each 1.0 metre increase in distance. Where there is a difference in depth between the hatchside girder or its continuation and the hatchend beam the greater depth shall be used except that:

- (1) when the hatchside girder or its continuation is shallower than the hatchend beam the voids abreast the hatchway may be calculated using the lesser depth; and
- (2) when the hatchend beam is shallower than the hatchside girder or its continuation the voids fore and aft of the hatchway inboard of the continuation of the hatchside girder may be calculated using the lesser depth;
- (3) where there is a raised deck clear of a hatchway the average void depth measured from the underside of the raised deck shall be calculated using the standard void depth in association with a girder depth of the hatchend beam plus the height of the raised deck.

- (ii) In "filled compartments" which are not trimmed in accordance with Regulation 3 of this Chapter and where the boundary surface has an inclination less than 30 degrees to the horizontal:

(iii) Within filled hatchways and in addition to any open void within the hatch cover there is a void of average depth of 150 mm measured down to the grain surface from the lowest part of the hatch cover or the top of the hatchside coaming, whichever is the lower.

(b) The description of the pattern of grain surface behaviour to be assumed in "partly filled compartments" is shown in Section IV of this Part.

(c) For the purpose of demonstrating compliance with the stability criteria in paragraph (b) of Regulation 4 of this Chapter (see Figure 1), the ship's stability calculations shall be normally based upon the assumption that the centre of gravity of cargo in a "filled compartment" is at the volumetric centre of the whole cargo space. In those cases where the Administration authorizes account to be taken of the effect of assumed underdeck voids on the vertical position of the centre of gravity of the cargo in "filled compartments" it will be necessary to compensate for the adverse effect of the vertical shift of grain surfaces by increasing the assumed heeling moment due to the transverse shift of grain as follows:

total heeling moment = $1.06 \times$ calculated transverse heeling moment.

In all cases the weight of cargo in a "filled compartment" shall be the volume of the whole cargo space divided by the stowage factor.

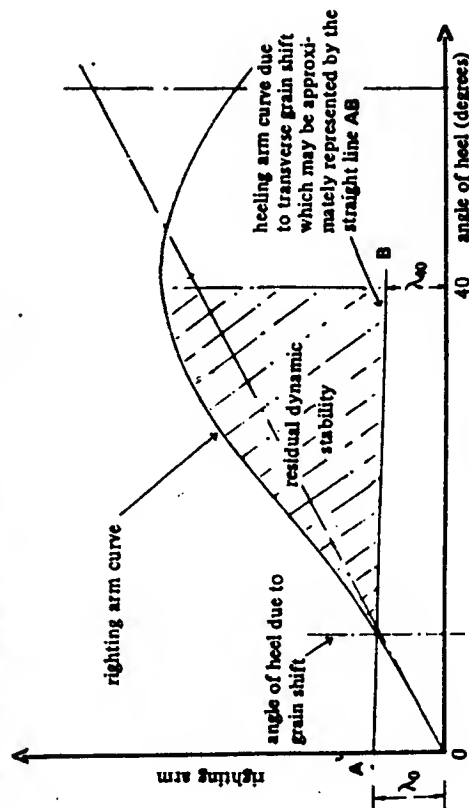


Figure 1

Notes on Figure 1:

(1) Where:

$$\lambda_0 = \frac{\text{Assumed Volumetric Heeling Moment due to Transverse Shift}}{\text{Stowage Factor} \times \text{Displacement}};$$

$$\lambda_{40} = 0.8 \times \lambda_0;$$

Stowage factor = Volume per unit weight of grain cargo;

Displacement = Weight of ship, fuel, fresh water, stores etc. and cargo.

(2) The righting arm curve shall be derived from curves which are sufficient in number to accurately define the curve for the purpose of these requirements and shall include cross-curves at 12 degrees and 40 degrees.

(d) In "partly filled compartments" the adverse effect of the vertical shift of grain surfaces shall be taken into account as follows:

total heeling moment = $1.12 \times$ calculated transverse heeling moment.

(e) Any other equally effective method may be adopted to make the compensation required in paragraphs (c) and (d) above.

SECTION II - ASSUMED VOLUMETRIC HEELING MOMENT OF A FILLED COMPARTMENT

(A) GENERAL

(a) The pattern of grain surface movement relates to a transverse section across the portion of the compartment being considered and the resultant heeling moment should be multiplied by the length to obtain the total moment for that portion.

(b) The assumed transverse heeling moment due to grain shifting is a consequence of final changes of shape and position of voids after grain has moved from the high side to the low side.

(c) The resulting grain surface after shifting shall be assumed to be at 15 degrees to the horizontal.

(d) In calculating the maximum void area that can be formed against a longitudinal structural member, the effects of any horizontal surfaces, e.g. flanges or face bars, shall be ignored.

(e) The total areas of the initial and final voids shall be equal.

(f) A discontinuous longitudinal division shall be considered effective over its full length.

(B) ASSUMPTIONS

In the following paragraphs it is assumed that the total heeling moment for a compartment is obtained by adding the results of separate considerations of the following portions:

(a) *Before and abaft hatchways:*

(i) If a compartment has two or more main hatchways through which loading may take place the depth of the underdeck void for the portion(s) between such hatchways shall be determined using the fore and aft distance to the midpoint between the hatchways.

- (ii) After the assumed shift of grain the final void pattern shall be as shown in Figure 2 below:

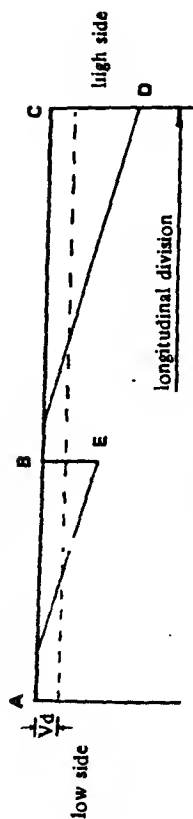


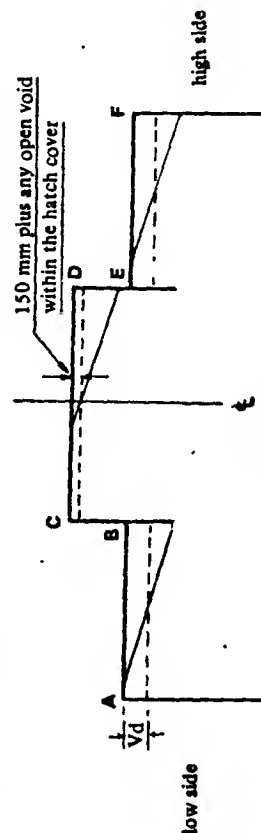
Figure 2

Notes on Figure 2:

- (1) If the maximum void area which can be formed against the girder at B is less than the initial area of the void under AB, i.e. $AB \times V_d$, the excess area shall be assumed to transfer to the final void on the high side.
- (2) If the longitudinal division at C is one which has been provided in accordance with sub-paragraph (b)(ii) of Regulation 5 of this Chapter it shall extend to at least 0.6 metre below D or E whichever gives the greater depth.

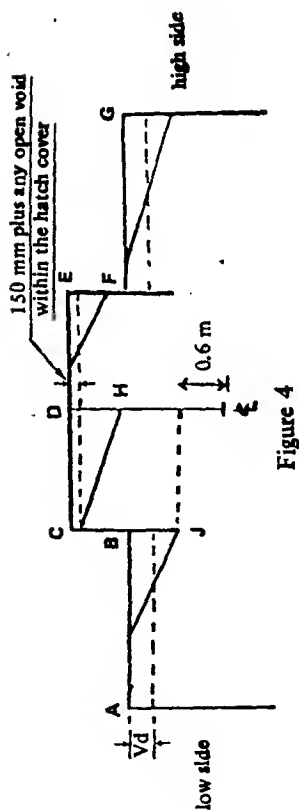
- (b) *In and abreast hatchways:*

After the assumed shift of grain the final void pattern shall be as shown in the following Figure 3 or Figure 4.



Notes on Figure 3:

- (1) AB Any area in excess of that which can be formed against the girder at B shall transfer to the final void area in the hatchway.
- (2) CD Any area in excess of that which can be formed against the girder at E shall transfer to the final void area on the high side.



Notes on Figure 4:

- (1) If the centreline division is one which has been provided in accordance with sub-paragraph (b)(ii) of Regulation 5 of this Chapter it shall extend to at least 0.6 metre below H or J whichever gives the greater depth.
- (2) The excess void area from AB shall transfer to the low side half of the hatchway in which two separate final void areas will be formed viz. one against the centreline division and the other against the hatchside coaming and girder on the high side.
- (3) If a bagged saucer or bulk bundle is formed in a hatchway it shall be assumed, for the purpose of calculating transverse heeling moment, that such a device is at least equivalent to the centreline division.

(C) COMPARTMENTS LOADED IN COMBINATION

The following paragraphs describe the pattern of void behaviour which shall be assumed when compartments are loaded in combination:

- (a) *Without effective centreline divisions:*

- (i) Under the upper deck – as for the single deck arrangement described in Section II(B) of this Part.
- (ii) Under the second deck – the area of void available for transfer from the low side, i.e. original void area less area against the hatchside girder, shall be assumed to transfer as follows:
one half to the upper deck hatchway and one quarter each to the high side under the upper and second deck.
- (iii) Under the third and lower decks – the void areas available for transfer from the low side of each of these decks shall be assumed to transfer in equal quantities to all the voids under the decks on the high side and the void in the upper deck hatchway.

- (b) *With effective centreline divisions which extend into the upper deck hatchway:*

- (i) At all deck levels abreast the division the void areas available for transfer from the low side shall be assumed to transfer to the void under the low side half of the upper deck hatchway.
- (ii) At the deck level immediately below the bottom of the division the void area available for transfer from the low side shall be assumed to transfer as follows:

one half to the void under the low side half of the upper deck hatchway and the remainder in equal quantities to the voids under the decks on the high side.

- (iii) At deck levels lower than those described in sub-paragraphs (i) and (ii) of this paragraph the void area available for transfer from the low side of each of those decks shall be assumed to transfer in equal quantities to the voids in each of the two halves of the upper deck hatchway on each side of the division and the voids under the decks on the high side.

- (c) *With effective centreline divisions which do not extend into the upper deck hatchway:*

Since no horizontal transfer of voids may be assumed to take place at the same deck level as the division the void area available for transfer from the low side at this level shall be assumed to transfer above the division to voids on the high sides in accordance with the principles of paragraphs (a) and (b) above.

SECTION III - ASSUMED VOLUMETRIC HEELING MOMENT OF FEEDERS AND TRUNKS

- (A) SUTTABLY PLACED WING FEEDERS (See Figure 5)

It may be assumed that under the influence of ship motion underdeck voids will be substantially filled by the flow of grain from a pair of longitudinal feeders provided that:

- (a) the feeders extend for the full length of the deck and that the perforations therein are adequately spaced;
- (b) the volume of each feeder is equal to the volume of the underdeck void outboard of the hatchside girder and its continuation.

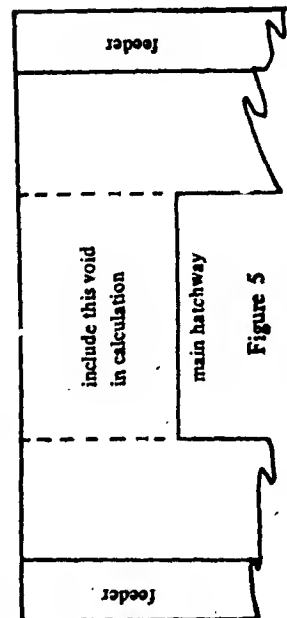


Figure 5

- (B) TRUNKS SITUATED OVER MAIN HATCHWAYS

After the assumed shift of grain the final void pattern shall be as shown in Figure 6.

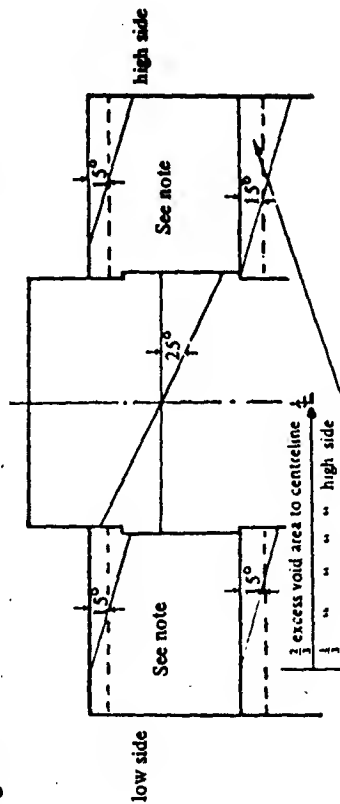


Figure 6

Note on Figure 6:

If the wing spaces in way of the trunk cannot be properly trimmed in accordance with Regulation 3 of this Chapter it shall be assumed that a 25 degree surface shift takes place.

SECTION IV - ASSUMED VOLUMETRIC HEELING MOMENT OF PARTLY FILLED COMPARTMENTS

- (A) GENERAL

When the free surface of the bulk grain has not been secured in accordance with Regulation 6 of this Chapter it shall be assumed that the grain surface after shifting shall be at 25 degrees to the horizontal.

- (B) DISCONTINUOUS LONGITUDINAL DIVISIONS

In a compartment in which the longitudinal divisions are not continuous between the transverse boundaries, the length over which any such divisions are effective as devices to prevent full width shifts of grain surfaces shall be taken to be the actual length of the portion of the division under consideration less two-sevenths of the greater of the transverse distances between the division and its adjacent division or ship's side.

This correction does not apply in the lower compartments of any combination loading in which the upper compartment is either a "filled compartment" or a "partly filled compartment".

SECTION V - ALTERNATIVE LOADING ARRANGEMENTS FOR EXISTING SHIPS

(A) GENERAL

A ship loaded in accordance with either Sub-Section (B) or Sub-Section (C) below shall be considered to have intact stability characteristics at least equivalent to the requirements of paragraph (b) of Regulation 4 of this Chapter. Documents of authorization permitting such loadings shall be accepted under the provisions of paragraph (c) of Regulation 10 of this Chapter.

For the purpose of this Part, the term "Existing Ship" means a ship, the keel of which is laid before the date of coming into force of this Chapter.

(B) STOWAGE OF SPECIALLY SUITABLE SHIPS

(a) Notwithstanding anything contained in Part B of this Chapter, bulk grain may be carried without regard to the requirements specified therein in ships which are constructed with two or more vertical or sloping grain-tight longitudinal divisions suitably disposed to limit the effect of any transverse shift of grain under the following conditions:

(i) as many holds and compartments as possible shall be full and trimmed full;

(ii) for any specified arrangement of stowage the ship will not list to an angle greater than 5 degrees at any stage of the voyage where:

(1) in holds or compartments which have been trimmed full the grain surface settled 2 per cent by volume from the original surface and shifts to an angle of 12 degrees with that surface under all boundaries of these holds and compartments which have an inclination of less than 30 degrees to the horizontal;

(2) in "partly filled compartments or holds" free grain surfaces settle and shift as in sub-paragraph (ii)(1) of this paragraph or to such larger angle as may be deemed necessary by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, and grain surfaces if overstowed in accordance with Regulation 5 of this Chapter shift to an angle of 8 degrees with the original levelled surfaces. For the purpose of sub-paragraph (ii) of this paragraph shifting boards, if fitted, will be considered to limit the transverse shift of the surface of the grain;

(iii) the master is provided with a grain loading plan covering the stowage arrangements to be adopted and a stability booklet, both approved by the Administration, or by a Contracting Government on behalf of the Administration, showing the stability conditions upon which the calculations given in sub-paragraph (ii) of this paragraph are based.

(b) The Administration, or a Contracting Government on behalf of the Administration, shall prescribe the precautions to be taken against shifting in all other conditions of loading of ships designed in accordance with paragraph (B)(a) of this Section which meet the requirements of sub-paragraphs (ii) and (iii) of that paragraph.

(C) SHIPS WITHOUT DOCUMENTS OF AUTHORIZATION

A ship not having on board documents of authorization issued in accordance with Regulations 4 and 10 of this Chapter may be permitted to load bulk grain under the requirements of Sub-Section (B) of this Section or provided that:

(a) All "filled compartments" shall be fitted with centreline divisions extending for the full length of such compartments which extend downwards from the underside of the deck or hatch covers to a distance below the deck line of at least one-eighth of the maximum breadth of the compartment or 2.4 metres, whichever is the greater except that saucers constructed in accordance with Section II of Part C may be accepted in lieu of a centreline division in and beneath a hatchway.

(b) All hatches to "filled compartments" shall be closed and covers secured in place.

(c) All free grain surfaces in "partly filled compartments" shall be trimmed level and secured in accordance with Section II of Part C.

(d) Throughout the voyage the metacentric height after correction for the free surface effects of liquids in tanks shall be 0.3 metre or that given by the following formula, whichever is the greater:

$$GM_R = \frac{L B V_d (0.25 B - 0.645 \sqrt{V_d B})}{SF \times \Delta \times 0.0875}$$

Where:

L = total combined length of all full compartments;

B = moulded breadth of vessel;

SF = stowage factor;

Vd = calculated average void depth as per paragraph (a)(i) of Section I(A) of this Part;

Δ = displacement.

PART C - GRAIN FITTINGS AND SECURING

SECTION I - STRENGTH OF GRAIN FITTINGS

- (A) General (including working stresses)
- (B) Divisions loaded on both sides
- (C) Divisions loaded on one side only
- (D) Saucers
- (E) Bundling of bulk
- (F) Securing hatch covers of filled compartments

SECTION II - SECURING OF PARTLY FILLED COMPARTMENTS

- (A) Strapping or lashing
- (B) Overstowing arrangements
- (C) Bagged grain

SECTION I - STRENGTH OF GRAIN FITTINGS

(A) GENERAL

(a) *Timber*

All timber used for grain fittings shall be of good sound quality and of a type and grade which has been proved to be satisfactory for this purpose. The actual finished dimensions of the timber shall be in accordance with the dimensions hereinafter specified in this Part. Plywood of an exterior type bonded with waterproof glue and fitted so that the direction of the grain in the face plies is perpendicular to the supporting uprights or binder may be used provided that its strength is equivalent to that of solid timber of the appropriate scantlings.

(b) *Working Stresses*

When calculating the dimensions of divisions loaded on one side, using the Tables in paragraphs (a) and (b) of Sub-Section (C) of this Section, the following working stresses should be adopted:

For divisions of steel.....2000 kg per square cm

For divisions of wood.....160 kg per square cm

(c) *Other Materials*

Materials other than wood or steel may be approved for such divisions provided that proper regard has been paid to their mechanical properties.

(d) *Uprights*

(i) Unless means are provided to prevent the ends of uprights being dislodged from their sockets, the depth of housing at each end of each upright shall be not less than 75 mm. If an upright is not secured at the top, the uppermost shore or stay shall be fitted as near thereto as is practicable.

(ii) The arrangements provided for inserting shifting boards by removing a part of the cross-section of an upright shall be such that the local level of stresses is not unduly high.

(iii) The maximum bending moment imposed upon an upright supporting a division loaded on one side shall normally be calculated assuming that the ends of the uprights are freely supported. However, if an Administration is satisfied that any degree of fixity assumed will be achieved in practice, account may be taken of any reduction in the maximum bending moment arising from any degree of fixity provided at the ends of the upright.

(e) *Composite Section*

Where uprights, binders or any other strength members are formed by two separate sections, one fitted on each side of a division and inter-connected by through bolts at adequate spacing, the effective section modulus shall be taken as the sum of the two moduli of the separate sections.

(f) *Partial Division*

Where divisions do not extend to the full depth of the hold such divisions and their uprights shall be supported or stayed so as to be as efficient as those which do extend to the full depth of the hold.

(B) DIVISIONS LOADED ON BOTH SIDES

(a) *Shifting Boards*

- (i) Shifting boards shall have a thickness of not less than 50 mm and shall be fitted grain-tight and where necessary supported by uprights.
- (ii) The maximum unsupported span for shifting boards of various thicknesses shall be as follows:

Thickness	Maximum Unsupported Span
50 mm	2.5 metres
60 mm	3.0 metres
70 mm	3.5 metres
80 mm	4.0 metres

If thicknesses greater than these are provided the maximum unsupported span will vary directly with the increase in thickness.

- (iii) The ends of all shifting boards shall be securely housed with 75 mm minimum bearing length.

(b) *Other Materials*

Divisions formed by using materials other than wood shall have a strength equivalent to the shifting boards required in paragraph (a) of this Sub-Section.

(c) *Uprights*

- (i) Steel uprights used to support divisions loaded on both sides shall have a section modulus given by

$$W = a \times W_1$$

Where:

W = section modulus in cm^3 ;

a = horizontal span between uprights in metres.

The section modulus per metre span W_1 shall be not less than that given by the formula:

$$W_1 = 14.8 (h_1 - 1.2) \text{ cm}^3 \text{ per metre};$$

Where:

h_1 is the vertical unsupported span in metres and shall be taken as the maximum value of the distance between any two adjacent stays or between the stay or either end of the upright. Where this distance is less than 2.4 metres the respective modulus shall be calculated as if the actual value was 2.4 metres.

- (ii) The moduli of wood uprights shall be determined by multiplying by 12.5 the corresponding moduli for steel uprights. If other materials are used their moduli shall be at least that required for steel increased in proportion to the ratio of the permissible stresses for steel to that of the material used. In such cases attention shall be paid also to the relative rigidity of each upright to ensure that the deflection is not excessive.

(C) DIVISIONS LOADED ON ONE SIDE ONLY

(a) *Longitudinal Divisions*

The load in kg per metre length of the division shall be taken to be as follows:

TABLE I¹
B (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1.5	850	900	1010	1225	1500	1770	2060	2645
2.0	1390	1505	1710	1985	2295	2605	2930	3590
2.5	1985	2160	2430	2740	3090	3435	3800	4535
3.0	2615	2845	3150	3500	3885	4270	4670	5480
3.5	3245	3525	3870	4255	4680	5100	5540	6425
4.0	3890	4210	4590	5015	5475	5935	6410	7370
4.5	4535	4890	5310	5770	6270	6765	7280	8315
5.0	5185	5570	6030	6530	7065	7600	8150	9260
6.0	6475	6935	7470	8045	8655	9265	9890	11150
7.0	7765	8300	8910	9560	10245	10930	11630	13040
8.0	9055	9665	10350	11075	11835	12595	13370	14930
9.0	10345	11030	11790	12590	13425	14260	15110	16820
10.0	11635	12395	13230	14105	15015	15925	16850	18710

h = height of grain in metres from the bottom of the division^a

B = transverse extent of the bulk grain in metres

For other values of h or B the loads shall be determined by linear interpolation or extrapolation as necessary.

(iii) The horizontal distance between uprights shall be such that the unsupported spans of the shifting boards do not exceed the maximum span specified in sub-paragraph (ii) of paragraph (a) of this Sub-Section.

(d) *Shores*

(i) Wood shores, when used, shall be in a single piece and shall be securely fixed at each end and heeled against the permanent structure of the ship except that they shall not bear directly against the side plating of the ship.

(ii) Subject to the provisions of sub-paragraphs (iii) and (iv) below, the minimum size of wood shores shall be as follows:

Length of Shore in metres	Diameter of	
	Rectangular Section	Circular Section
	mm	mm
Not exceeding 3 m	150 × 100	140
Over 3 m but not exceeding 5 m	150 × 150	165
Over 5 m but not exceeding 6 m	150 × 150	180
Over 6 m but not exceeding 7 m	200 × 150	190
Over 7 m but not exceeding 8 m	200 × 150	200
Exceeding 8 m	200 × 150	215

Shores of 7 metres or more in length shall be securely bridged at approximately mid-length.

(iii) When the horizontal distance between the uprights differs significantly from 4 metres, the moments of inertia of the shores may be changed in direct proportion.

(iv) Where the angle of the shore to the horizontal exceeds 10 degrees the next larger shore to that required by sub-paragraph (ii) of this paragraph shall be fitted provided that in no case shall the angle between any shore and the horizontal exceed 45 degrees.

(e) *Stays*

Where stays are used to support divisions loaded on both sides, they shall be fitted horizontally or as near thereto as practicable, well secured at each end and formed of steel wire rope. The sizes of the wire rope shall be determined assuming that the divisions and upright which the stay supports are uniformly loaded at 500 kg/m². The working load so assumed in the stay shall not exceed one-third of its breaking load.

¹ For the purpose of converting the above loads into British units (ton/ft) 1 kg per metre length shall be taken to be equivalent to 0.0003 ton per foot length.

^a Where the distance from a division to a feeder or hatchway is 1 metre or less, the height h - shall be taken to the level of the grain within that hatchway or feeder. In all cases the height shall be taken to the overhead deck in way of the division.

(b) *Transverse Divisions*

The load in kg per metre length of the division shall be taken to be as follows:

TABLE II^a
L (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
1.5	670	690	730	773	835	890	935	1000	1040	1050	1050
2.0	1040	1100	1170	1245	1325	1400	1470	1575	1640	1660	1660
2.5	1460	1565	1675	1780	1880	1980	2075	2210	2285	2305	2305
3.0	1925	2065	2205	2340	2470	2590	2695	2845	2925	2950	2950
3.5	2425	2605	2770	2930	3075	3205	3320	3480	3570	3595	3595
4.0	2950	3160	3355	3535	3690	3830	3950	4120	4210	4235	4240
4.5	3495	3725	3940	4130	4295	4440	4565	4750	4850	4880	4885
5.0	4050	4305	4535	4735	4910	5060	5190	5385	5490	5525	5530
6.0	5175	5465	5720	5945	6135	6300	6445	6655	6775	6815	6825
7.0	6300	6620	6905	7150	7365	7445	7700	7930	8055	8105	8115
8.0	7425	7780	8090	8360	8590	8685	8950	9200	9340	9395	9410
9.0	8550	8935	9275	9565	9820	9930	10205	10475	10620	10685	10705
10.0	9680	10095	10460	10770	11045	11270	11460	11745	11905	11975	11997

h = height of grain in metres from the bottom of the division^a

L = longitudinal extent of the bulk grain in metres

For other values of h or L the loads shall be determined by linear interpolation or extrapolation as necessary.

(c) *Vertical Distribution of the Loads*

The total load per unit length of divisions shown in the Tables I and II above may, if considered necessary, be assumed to have a trapezoidal distribution with height. In such cases, the reaction loads at the upper and lower ends of a vertical member or upright are not equal. The reaction loads at the upper end expressed as percentages of the total load supported by the vertical member or upright shall be taken to be those shown in Tables III and IV below.

TABLE III

LONGITUDINAL DIVISIONS LOADED ON ONE SIDE ONLY

Bearing Reaction at the Upper End of Upright as Percentage of Load (Table I)

B (m)											
h (m)		2	3	4	5	6	7	8	10		
1.5	43.3	45.1	45.9	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2
2	44.5	46.7	47.6	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8
2.5	45.4	47.6	48.6	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8
3	46.0	48.3	49.2	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4
3.5	46.5	48.8	49.7	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8
4	47.0	49.1	49.9	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1
4.5	47.4	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
5	47.7	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
6	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
7	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
8	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
9	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
10	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2

B = transverse extent of the bulk grain in metres

For other values of h or B the reaction loads shall be determined by linear interpolation or extrapolation as necessary.

^a For the purpose of converting the above loads into British units (ton/ft) 1 kg per metre length shall be taken to be equivalent to 0.0003 ton per foot length.

^a Where the distance from a division to a feeder or hatchway is 1 metre or less, the height - h - shall be taken to the level of the grain within that hatchway or feeder. In all cases the height shall be taken to the overhead deck in way of the division.

TABLE IV
TRANSVERSE DIVISIONS LOADED ON ONE SIDE ONLY
Bearing Reaction at the Upper End of Upright as Percentage of Load (Table II)

L (m)												
h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16	
1.5	37.3	38.7	39.7	40.6	41.4	42.1	42.6	43.6	44.3	44.8	45.0	
2	39.6	40.6	41.4	42.1	42.7	43.1	43.6	44.3	44.7	45.0	45.2	
2.5	41.0	41.8	42.5	43.0	43.5	43.8	44.2	44.7	45.0	45.2	45.2	
3	42.1	42.8	43.3	43.8	44.2	44.5	44.7	45.0	45.2	45.3	45.3	
3.5	42.9	43.5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.3	45.3	
4	43.5	44.0	44.4	44.7	44.9	45.0	45.2	45.4	45.4	45.4	45.4	
5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.5	45.5	45.5	45.5	
6	44.2	44.5	44.8	45.0	45.2	45.3	45.4	45.6	45.6	45.6	45.6	
7	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	
8	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	
9	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	
10	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6	

L = longitudinal extent of the bulk grain in metres

L = longitudinal extent of the bulk grain in metres

For other values of h or L the reaction loads shall be determined by linear interpolation or extrapolation as necessary.

The strength of the end connexions of such vertical members or uprights may be calculated on the basis of the maximum load likely to be imposed at either end. These loads are as follows:

Longitudinal Divisions

Maximum load at the top.....50% of the appropriate total load from Table I

Maximum load at the bottom.....55% of the appropriate total load from Table I

Transverse Divisions

Maximum load at the top.....45% of the appropriate total load from Table II

Maximum load at the bottom.....60% of the appropriate total load from Table II

The thickness of horizontal wooden boards may also be determined having regard to the vertical distribution of the loading represented by Tables III and IV above and in such cases

$$t = 10a \sqrt{\frac{p \times k}{h \times 213.3}}$$

Where:

t = thickness of board in mm;

a = horizontal span of the board i.e. distance between uprights in metres;

h = head of grain to the bottom of the division in metres;

p = total load per unit length derived from Table I or II in kilogrammes;

k = factor dependent upon vertical distribution of the loading.

When the vertical distribution of the loading is assumed to be uniform, i.e. rectangular, k shall be taken as equal to 1.0. For a trapezoidal distribution

$$k = 1.0 + 0.06(50 - R)$$

Where:

R is the upper end bearing reaction taken from Table III or IV.

(d) Stays or Shores

The sizes of stays and shores shall be so determined that the loads derived from Tables I and II in the preceding paragraphs (a) and (b) shall not exceed one-third of the breaking loads.

(D) SAUCERS

When a saucer is used to reduce the heeling moments in a "filled compartment", its depth, measured from the bottom of the saucer to the deck line, shall be as follows:

For ships with a moulded breadth of up to 9.1 metres, not less than 1.2 metres.

For ships with a moulded breadth of 18.3 metres or more, not less than 1.8 metres.

For ships with a moulded breadth between 9.1 metres and 18.3 metres, the minimum depth of the saucer shall be calculated by interpolation.

The top (mouth) of the saucer shall be formed by the underdeck structure in the way of the hatchway, i.e. hatchside girders or coamings and hatchend beams. The saucer and hatchway above shall be completely filled with bagged grain or other suitable cargo laid down on a separation cloth or its equivalent and stowed tightly against adjacent structures and the portable hatchway beams if the latter are in place.

(E) BUNDLING OF BULK

As an alternative to filling the saucer with bagged grain or other suitable cargo a bundle of bulk grain may be used provided that:

- (a) The saucer is lined with a material acceptable to the Administration having a tensile strength of not less than 274 kg per 5 cm strip and which is provided with suitable means for securing at the top.
- (b) As an alternative to paragraph (a) above a material acceptable to the Administration having a tensile strength of not less than 137 kg per 5 cm strip may be used if the saucer is constructed as follows:

Athwartship lashings acceptable to the Administration shall be placed inside the saucer formed in the bulk grain at intervals of not more than 2.4 metres. These lashings shall be of sufficient length to permit being drawn up tight and secured at the top of the saucer.

Dunnage not less than 25 mm in thickness or other suitable material of equal strength and between 150 to 300 mm in width shall be placed fore and aft over these lashings to prevent the cutting or chafing of the material which shall be placed thereon to line the saucer.

(c) The saucer shall be filled with bulk grain and secured at the top except that when using material approved under paragraph (b) above further dunnage shall be laid on top after lapping the material before the saucer is secured by setting up the lashings.

(d) If more than one sheet of material is used to line the saucer they shall be joined at the bottom either by sewing or a double lap.

(e) The top of the saucer shall be coincidental with the bottom of the beams when these are in place and suitable general cargo or bulk grain may be placed between the beams on top of the saucer.

(F) SECURING HATCH COVERS OF FILLED COMPARTMENTS

If there is no bulk grain or other cargo above a "filled compartment" the hatch covers shall be secured in an approved manner having regard to the weight and permanent arrangements provided for securing such covers.

The documents of authorization issued under Regulation 10 of this Chapter shall include reference to the manner of securing considered necessary by the Administration issuing such documents.

SECTION II - SECURING OF PARTLY FILLED COMPARTMENTS**(A) STRAPPING OR LASHING**

(a) When, in order to eliminate heeling moment in "partly filled compartments", strapping or lashing is utilized, the securing shall be accomplished as follows:

- (i) The grain shall be trimmed and levelled to the extent that it is very slightly crowned and covered with burlap separation cloths, tarpaulins or the equivalent.
- (ii) The separation cloths and/or tarpaulins shall overlap at least 1.8 metres.
- (iii) Two solid floors of rough 25 mm by 150 mm to 300 mm lumber shall be laid with the top floor running longitudinally and nailed to an athwartships bottom floor. Alternatively, one solid floor of 50 mm lumber, running longitudinally and nailed over the top of a 50 mm bottom bearer not less than 150 mm wide, may be used. The bottom bearers shall extend the full breadth of the compartment and shall be spaced not more than 2.4 metres apart. Arrangements utilizing other materials and deemed by an Administration to be equivalent to the foregoing may be accepted.
- (iv) Steel wire rope (19 mm diameter or equivalent), doubled steel strapping (50 mm x 1.3 mm and having a breaking load of at least 5000 kg), or chain of equivalent strength, each of which shall be set tight by means of a 32 mm turnbuckle, may be used for lashings. A winch tightener, used in conjunction with a locking arm, may be substituted for the 32 mm turnbuckle when steel strapping is used, provided suitable wrenches are available for setting up as necessary. When steel strapping is used, not less than three crimp seals shall be used for securing the ends. When wire is used, not less than four clips shall be used for forming eyes in the lashings.
- (v) Prior to the completion of loading the lashing shall be positively maintained to the framing at a point approximately 450 mm below the anticipated final grain surface by means of either a 25 mm shackle or beam clamp of equivalent strength.
- (vi) The lashings shall be spaced not more than 2.4 metres apart and each shall be supported by a bearer nailed over the top of the fore and aft floor. This bearer shall consist of not less than 25 mm by 150 mm lumber or its equivalent and shall extend the full breadth of the compartment.
- (vii) During the voyage the strapping shall be regularly inspected and set up where necessary.

(B) OVERSTOWING ARRANGEMENTS

Where bagged grain or other suitable cargo is utilized for the purpose of securing "partly filled compartments", the free grain surface shall be covered with a separation cloth or equivalent or by a suitable platform. Such platforms shall consist of bearers spaced not more than 1.2 metres apart and 25 mm boards laid thereon spaced not more than 100 mm apart. Platforms may be constructed of other materials provided they are deemed by an Administration to be equivalent.

(C) BAGGED GRAIN

Bagged grain shall be carried in sound bags which shall be well filled and securely closed.

Class 9 - Miscellaneous dangerous substances, that is any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this Chapter should apply to it.

CHAPTER VII CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Regulation 1

Application

- (a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to the carriage of dangerous goods in all ships to which the present Regulations apply.
- (b) The provisions of this Chapter do not apply to ship's stores and equipment or to particular cargoes carried in ships specially built or converted as a whole for that purpose, such as tankers.
- (c) The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this Chapter.
- (d) To supplement the provisions of this Chapter each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on the safe packing and stowage of specific dangerous goods or categories of dangerous goods which shall include any precautions necessary in their relation to other cargo.

Regulation 2

Classification

Dangerous goods shall be divided into the following classes:

- Class 1 - Explosives.
- Class 2 - Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure.
- Class 3 - Inflammable* liquids.
- Class 4.1 - Inflammable solids.
- Class 4.2 - Inflammable solids, or substances, liable to spontaneous combustion.
- Class 4.3 - Inflammable solids, or substances, which in contact with water emit inflammable gases.
- Class 5.1 - Oxidizing substances.
- Class 5.2 - Organic peroxides.
- Class 6.1 - Poisonous (toxic) substances.
- Class 6.2 - Infectious substances.
- Class 7 - Radioactive substances.
- Class 8 - Corrosives.

* "Inflammable" has the same meaning as "flammable".

Regulation 3

Packing

- (a) The packing of dangerous goods shall be:
 - (i) well made and in good condition;
 - (ii) of such a character that any interior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed; and
 - (iii) capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.
- (b) Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be:
 - (i) capable of minimizing the dangers to which the liquid may give rise;
 - (ii) so disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded; and
 - (iii) where reasonably possible of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.
- (c) Receptacles containing dangerous liquids shall have an ullage at the filling temperature sufficient to allow for the highest temperature during the course of normal carriage.
- (d) Cylinders or receptacles for gases under pressure shall be adequately constructed, tested, maintained and correctly filled.
- (e) Empty receptacles which have been used previously for the carriage of dangerous goods shall themselves be treated as dangerous goods unless they have been cleaned and dried or, when the nature of the former contents permit with safety, have been closed securely.

Regulation 4

Marking and Labelling

Each receptacle containing dangerous goods shall be marked with the correct technical name (trade names shall not be used) and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit.

Regulation 5*Documents*

(a) In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named the correct technical name of the goods shall be used (trade names shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification set out in Regulation 2 of this Chapter.

(b) The shipping documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage.

(c) Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with Regulation 2 of this Chapter, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board may be used in place of such special list or manifest.

Regulation 6*Stowage Requirements*

(a) Dangerous goods shall be stowed safely and appropriately according to the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.

(b) Explosives (except ammunition) which present a serious risk shall be stowed in a magazine which shall be kept securely closed while at sea. Such explosives shall be segregated from detonators. Electrical apparatus and cables in any compartment in which explosives are carried shall be designed and used so as to minimize the risk of fire or explosion.

(c) Goods which give off dangerous vapours shall be stowed in a well ventilated space or on deck.

(d) In ships carrying inflammable liquids or gases special precautions shall be taken where necessary against fire or explosion.

(e) Substances which are liable to spontaneous heating or combustion shall not be carried unless adequate precautions have been taken to prevent the outbreak of fire.

Regulation 7*Explosives in Passenger Ships*

(a) In passenger ships the following explosives only may be carried:

- (i) safety cartridges and safety fuses;
- (ii) small quantities of explosives not exceeding 9 kilogrammes (20 pounds) total net weight;
- (iii) distress signals for use in ships or aircraft, if the total weight of such signals does not exceed 1,016 kilogrammes (2,240 pounds);

(iv) except in ships carrying unberthed passengers, fireworks which are unlikely to explode violently.

(b) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this Regulation additional quantities or types of explosives may be carried in passenger ships in which there are special safety measures approved by the Administration.

CHAPTER VIII NUCLEAR SHIPS

Regulation 1

Application

This Chapter applies to all nuclear ships except ships of war.

Regulation 2

Application of other Chapters

The Regulations contained in the other Chapters of the present Convention apply to nuclear ships except as modified by this Chapter.

Regulation 3

Exemptions

A nuclear ship shall not, in any circumstances, be exempted from compliance with any Regulations of this Convention.

Regulation 4

Approval of Reactor Installation

The design, construction and standards of inspection and assembly of the reactor installation shall be subject to the approval and satisfaction of the Administration and shall take account of the limitations which will be imposed on surveys by the presence of radiation.

Regulation 5

Suitability of Reactor Installation for Service on Board Ship

The reactor installation shall be designed having regard to the special conditions of service on board ship both in normal and exceptional circumstances of navigation.

Regulation 6

Radiation Safety

The Administration shall take measures to ensure that there are no unreasonable radiation or other nuclear hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 7

Safety Assessment

- (a) A Safety Assessment shall be prepared to permit evaluation of the nuclear power plant and safety of the ship to ensure that there are no unreasonable radiation or other hazards, at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources. The Administration, when satisfied, shall approve such Safety Assessment which shall always be kept up-to-date.
- (b) The Safety Assessment shall be made available sufficiently in advance to the Contracting Governments of the countries which a nuclear ship intends to visit so that they may evaluate the safety of the ship.

Regulation 8

Operating Manual

A fully detailed Operating Manual shall be prepared for the information and guidance of the operating personnel in their duties on all matters relating to the operation of the nuclear power plant and having an important bearing on safety. The Administration, when satisfied, shall approve such Operating Manual and a copy shall be kept on board the ship. The Operating Manual shall always be kept up-to-date.

Regulation 9

Surveys

Survey of nuclear ships shall include the applicable requirements of Regulation 7 of Chapter I, or of Regulations 8, 9 and 10 of Chapter I, except in so far as surveys are limited by the presence of radiation. In addition, the surveys shall include any special requirements of the Safety Assessment. They shall in all cases, notwithstanding the provisions of Regulations 8 and 10 of Chapter I, be carried out not less frequently than once a year.

Regulation 10

Certificates

- (a) The provisions of paragraph (a) of Regulation 12 of Chapter I and of Regulation 14 of Chapter I shall not apply to nuclear ships.
- (b) A Certificate, called a Nuclear Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a nuclear passenger ship which complies with the requirements of Chapters II-1, II-2, III, IV and VIII, and any other relevant requirements of the present Regulations.
- (c) A Certificate, called a Nuclear Cargo Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a nuclear cargo ship which satisfies the requirements for cargo ships on survey set out in Regulation 10 of Chapter I, and

complies with the requirements of Chapters II-1, II-2, III, IV and VIII and any other relevant requirements of the present Regulations.

(d) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall state: "That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship".

(e) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall be valid for a period of not more than 12 months.

(f) Nuclear Passenger Ship Safety Certificates and Nuclear Cargo Ship Safety Certificates shall be issued either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, that Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 11

Special Control

In addition to the control established by Regulation 19 of Chapter 1, nuclear ships shall be subject to special control before entering the ports and in the ports of Contracting Governments, directed towards verifying that there is on board a valid Nuclear Ship Safety Certificate and that there are no unreasonable radiation or other hazards at sea or in port, to the crew, passengers or public, or to the waterways or food or water resources.

Regulation 12

Casualties

In the event of any accident likely to lead to an environmental hazard the master of a nuclear ship shall immediately inform the Administration. The master shall also immediately inform the competent Governmental authority of the country in whose waters the ship may be, or whose waters the ship approaches in a damaged condition.

APPENDIX

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

(Country)

(Official Seal)

for an international voyage.
for a short

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 27(G) (vii) of Chapter III	Date on which last was laid (see NOTE below)

The undersigned
(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards:

- (1) the structure, main and auxiliary boilers and other pressure vessels and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 11 of Chapter II-1)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1 C.2 C.3

III. That the life-saving appliances provide for a total number of persons and no more, viz.:

- lifeboats (including motor lifeboats) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above) and motor lifeboats fitted with searchlight only (also included in the total lifeboats shown above), requiring certificated lifeboatmen;
- lifeboats, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
- lifeboats, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;
- buoyant apparatus capable of supporting persons;
- lifebuoys;
- life-jackets.

IV. That the lifeboats and lifeboats were equipped in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the ship was provided with a line-throwing appliance and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined
Whether direction-finder fitted
Whether radio equipment for homing on the radio-telephone distress frequency fitted
Whether radar fitted
Number of passengers for which certificated

VII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Regulations.

VIII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances, radar, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals, and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

IX. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate. (Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate. (Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1952, 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

In the case of a ship which is converted as provided in Regulation 10(b)(i) of Chapter II-1 or Regulations 1(a)(i) of Chapter II-2 of the Convention, the date on which the work of conversion was begun should be given.

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The undersigned

(Name) Government certifies (Name) certify

That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Chapter I of the Convention referred to above, and that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment, as defined in the above Regulation, was in all respects satisfactory and that the ship complied with the applicable requirements of Chapter II-1 and Chapter II-2 (other than that relating to fire-extinguishing appliances and fire control plans).

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1952, 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The undersigned

(Name) Government certifies (Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly inspected in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the inspection showed that the life-saving appliances provided for a total number of persons and no more viz.:

..... lifeboats on port side capable of accommodating persons;

..... lifeboats on starboard side capable of accommodating persons;

..... motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above), including motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight, and motor lifeboats fitted with searchlight only;

..... liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and

..... liferafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;

..... lifebuoys;

..... life-jackets.

III. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

IV. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

V. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances and fire control plans, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals, in accordance with the provisions of the Regulations and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

VI. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1952, 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

Form of Safety Radiotelegraphy Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The undersigned (Name) Government certifies (Name) certify

I. That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards radiotelegraphy and radar:

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined
Whether direction-finder fitted
Whether radio equipment for homing on the radio-telephone distress frequency fitted
Whether radar fitted

II. That the functioning of the radiotelegraphy installation for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complies with the provisions of the said Regulations.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate: (Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1952, 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

Form of Safety Radiotelephony Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIOTELEPHONY CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The

I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship complies with the provisions of the Regulations annexed to the Convention referred to above as regards Radiotelephony:

Hours of listening Number of operators	Requirements of Regulations	Actual provision

II. That the functioning of the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complies with the provisions of the said Regulations.

This certificate is issued under the authority of the Government.

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1952, 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The

I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

That the above-mentioned ship is, under the authority conferred by Regulation of Chapter of the Regulations annexed to the Convention referred to above, exempted from the requirements of † of the Convention on the voyages..... of the Convention to.....

* Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

† Insert here references to Chapters and Regulations, specifying particular paragraphs.

Form of Safety Certificate for Nuclear Passenger Ships

NUCLEAR PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Particulars of voyages, if any, sanctioned under Regulation 27(c) (vii) of Chapter III	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The

I, the undersigned

(Name) Government certifies
(Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship.

III. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the Regulations annexed to the said Convention as regards:

- (1) the structure, main and auxiliary boilers and other pressure vessels and machinery;
- (2) the watertight subdivision arrangements and details;
- (3) the following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation 11 of Chapter II-1)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1
C.2
C.3

1V. That the life-saving appliances provided for a total number of persons and no more, viz.:

- lifeboats (including motor lifeboats) capable of accommodating persons, and motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight (included in the total lifeboats shown above) and motor lifeboats fitted with searchlight only (also included in the total lifeboats shown above), requiring certificated lifeboatmen;
- liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
- liferafts, for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;
- buoyant apparatus capable of supporting persons;
- lifebuoys;
- life-jackets.

V. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations.

VI. That the ship was provided with a line-throwing appliance and portable radio apparatus for survival craft, in accordance with the provisions of the Regulations.

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined
Whether direction-finder fitted
Whether radio equipment for homing on the radio-telephone distress frequency fitted
Whether radar fitted
Number of passengers for which certificated

VIII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Regulations.

IX. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards fire-detecting and fire-extinguishing appliances, radar echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and also the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

Form of Safety Certificate for Nuclear Cargo Ships
NUCLEAR CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

(Official Seal) (Country)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Date on which keel was laid (see NOTE below)

The undersigned
 (Name) Government certifies (Name) certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the Convention referred to above.

II. That the ship, being a nuclear ship, complied with all requirements of Chapter VIII of the Convention and conformed to the Safety Assessment approved for the ship.

III. That the survey showed that the ship satisfied the requirements set out in Regulation 10 of Chapter I of the Convention as to hull, machinery and equipment, and complied with the relevant requirements of Chapter II-1 and Chapter II-2.

IV. That the life-saving appliances provide for a total number of persons and no more, viz.:

- lifeboats on port side capable of accommodating persons;
- lifeboats on starboard side capable of accommodating persons;
- motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above) including, motor lifeboats fitted with radiotelegraph installation and searchlight, and motor lifeboats fitted with searchlight only;
- liferafts, for which approved launching devices are required, capable of accommodating persons; and
- liferafts for which approved launching devices are not required, capable of accommodating persons;
- lifebuoys;
- life-jackets.

V. That the lifeboats and liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Regulations annexed to the Convention.

X. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations, so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

In the case of a ship which is converted as provided in Regulation 1(b)(i) of Chapter II-1 or Regulation 1(a)(i) of Chapter II-2, the date on which the work of conversion was begun should be given.

VI. That the ship was provided with a line-throwing apparatus and portable radio apparatus for survival craft in accordance with the provisions of the Regulations.

VII. That the ship complied with the requirements of the Regulations as regards radiotelegraph installations, viz.:

	Requirements of Regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined
Whether direction-finder fitted
Whether radio equipment for homing on the radio-telephone distress frequency fitted
Whether radar fitted

VIII. That the functioning of the radiotelegraph installations for motor lifeboats, and/or the portable radio apparatus for survival craft, if provided, complied with the provisions of the Regulations.

IX. That the inspection showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards fire-extinguishing appliances, radar, echo-sounding device and gyro-compass and was provided with navigation lights and shapes, pilot ladder, and means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Regulations and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

X. That in all other respects the ship complied with the requirements of the Regulations so far as these requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the Government. It will remain in force until

Issued at the day of 19

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue the certificate.

(Seal)

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

NOTE: It will be sufficient to indicate the year in which the keel was laid or when the ship was at a similar stage of construction except for the year 1965 and the year of the coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in which cases the actual date should be given.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΚΡΑΤΗ.

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ όπως π/οαγάνουν την ασφάλειαν της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, διά το καθορισμού κοινή συμφωνία όμοιόμορφων αρχών καί κανόνων παρεπιμέκων κατωτέρω.

ΘΕΩΡΟΥΝΤΑ ότι τό έργον τοῦτο δύναται νά ἐπιτευχθῇ κατά τόν καλλίτερον τρόπον διά τῆς συνάψεως Συμβάσεως, ἥτις θά ἀντικαταστήσῃ τήν Διεθνή Σύμβασιν Περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσση 1960, λαβόντα ὑπ' ὄψιν τὰς ἐξελιξείας ἀπὸ τῆς συνάψεως τῆς Συμβάσεως ταύτης.

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τὰ κάτωθι:

ΑΡΘΡΟΝ Ι

Γενικά ὑποχρεώσεις ἐκ τῆς Συμβάσεως

(α) Τά συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τήν ὑποχρέωσιν όπως ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καί τοῦ συννημένου ταύτη Παραρτήματος, ὅπερ ἔσται ἀποτέλεμα ἀναπόσπαστον μέρος αὐτῆς. Μνεία περὶ τῆς παρούσης Συμβάσεως συνιστά ἐν ταυτὶ καί μνείαν τοῦ Παραρτήματος.

(β) Τά συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν όπως ἐκδώσουν ὅλους τοὺς Νόμους, τὰ Διατάγματα, τὰς Ἀποφάσεις καί τοὺς Κανονισμοὺς καί λάβουν ἅπαντα τὰ λοιπὰ μέτρα ἅτινα θά ᾔτο δυνατόν νά θεωρηθοῦν ἀπαραίτητα ἵνα ἡ παρούσα Σύμβασις ἐφαρμοσθῇ πλήρως, εἰς τὸν ὅσον ὥστε νά καταστή βέβαιον ὅτι ἐξ ἐκείνης ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς, ἐν κλοίον εἶναι κατάλληλον διὰ τόν σκοπόν διὰ τόν ὅποιον προορίζεται.

ΑΡΘΡΟΝ Η

Ἐφαρμογή

Ἡ παρούσα Σύμβασις θά ἐφαρμόζεται ἐπὶ κλοίων ἅτινα δικαιοῦνται όπως φέρουν τήν σημαίαν τῶν χωρῶν τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΙΙ

Νόμοι, Κανονισμοί

Τά συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νά ἀνακοινῶν μέσῳ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὁργανισμοῦ (ἐφ' ἐξῆς ἀναφερομένου ὡς «Ὁ Ὁργανισμός»):

(α) Πίνακα τῶν μὴ Κυβερνητικῶν Ὁργανισμῶν οἱτι ἔχουν ἐξουσιοδοτηθῇ νά ἐνεργοῦν διὰ λογαριασμόν τῶν εἰς τήν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τῶν ἀφορῶντων τήν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσση πρὸς τόν σκοπόν όπως κοινοποιηθῇ οὐ-

τος εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τήν ἐνημέρωσιν τῶν ὁμοδίων ὁργάνων τῶν.

(β) Τὰ κείμενα τῶν ἐκδοθησομένων Νόμων, Διαταγμάτων καί κανονισμῶν οἱτινες θά ἐκδοθῶν ἐπὶ τῶν διαφόρων θεμάτων ἐμπιπόντων εἰς τήν παρούσαν Σύμβασιν.

(γ) Ἐπαρκὴ ἀριθμὸν ὑποδειγμάτων τῶν Πιστοποιητικῶν τῶν ὑπ' αὐτῶν ἐκδοθησομένων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, πρὸς διανομὴν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη, ἅτινα θά γνωστοποιῶν ταῦτα εἰς τὰ ὁμοδία ὁργανά τῶν.

ΑΡΘΡΟΝ ΙV

Περιπτώσεις ἀνωτέρας βίας

(α) Πλοῖον, ὅπερ κατὰ τήν στιγμὴν τοῦ ἀπὸ πλοῦ δὲν ὑπόκειται εἰς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, δὲν δύναται νά λογισθῇ ὡς ὑποκειμενον εἰς ταύτας, ἐν ἥβελε περιεχέσθαι ἐκ τῆς προδιαγεγραμμένης πορείας του, συνεπεία κακοκαιρίας ἢ ἄλλης περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας.

(β) Πρόσωπα ἐπιβαίνοντα κλοίου τινός, λογφ ἀνωτέρας βίας ἢ συνεπεία τῆς ὑποχρεώσεως τῶν πλοιάρχων νά παραλαμβάνουν ναυαγούς ἢ ἄλλα πρόσωπα, δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν προκειμένου νά ἐξακριβωθῇ κατὰ πόσον τό πλοῖον τοῦτο ἔχει συμμορφωθῇ πρὸς οἱανδήποτε διάταξιν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ V

Μεταφορὰ κινδυνεύοντων προσώπων

(α) Συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νά ἐπιτρέψῃ τήν μεταφορὰν ἐπὶ κλοίων ἀριθμοῦ προσώπων μεγαλύτερου τοῦ ὑπὸ ἄλλας περιστάσεις ἐπιτρεπομένου ὑπὸ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ μεταφορὰς προσώπων ἐκ περισχῆς τινος ἐνθα ἀπειλεῖται ἡ προσωπικὴ τῶν ἀσφάλεια.

(β) Ἡ τοιαύτη ἀδεια δὲν στερεῖ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ δικαιώματος νά ἀσκήσων ἑλεγχον, δυνάμει τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν κλοίων τούτων, ὅταν ταῦτα εὐρίσκονται εἰς τοὺς λυμένους τῶν.

(γ) Γνωστοποίησις τῆς τοιαύτης ἀδείας, μετὰ ἐκθέσεως τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν, ἔδον ν' ἀσσελλῇται εἰς τὸν Ὁργανισμόν ὑπὸ τοῦ χορηγήσαντος τήν ἀδειαν ταύτην συμβαλλομένου Κράτους.

ΑΡΘΡΟΝ VI

Προϋποτιτάμενη Συνθήκη καί Συμβάσεις

(α) Ἡ παρούσα Σύμβασις ἀντικαθιστὰ καί καταργεῖ μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν τήν Διεθνή Σύμβασιν περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν θαλάσση, ὑπογραφείσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 17ην Ἰουνίου 1960.

(β) Πᾶσα ἄλλη Συνθήκη, Σύμβασις ἢ Συμφωνία ἀφορῶσα τήν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσση ἢ ζητήματα σχετιζόμενα πρὸς ταύτην καί ἥτις εὐρίσκειται ἐν ισχύϊ σήμερον μετὰ τῶν συμβαλλομένων ἐν τῇ παρούσῃ Συμβάσει Κρατῶν θέλει ἐξακολουθήσῃ νά ἔχη κλήρη ισχύος, καθ' ὅλην αὐτῆς τήν διάρκειαν, ὅσον ἀπορρ:

1) Τὰ κλοία ἐφ' ὧν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβασις.

νι) Τροποποιήσεις "Αρθρου της Συμβάσεως ή τοῦ Κεφαλαίου I τοῦ Παραρτήματος θά θεωρηθῇ ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτὴ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν συμπληρώσεως ἀριθμοῦ ἀνακοινώσεων ἀποδοχῆς ἐκ μέρους τῶν δύο τρίτων (2/3) τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

2) Τροποποιήσεις τοῦ Παραρτήματος ἐκτός τοῦ Κεφαλαίου I θά θεωρηθῇ ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτὴ:

αα) ἐπὶ τῇ συμπληρώσει διετίας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας καθ' ἣν αὐτὴ ἐγνωστοποιήθῃ εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη δι' ἀποδοχὴν, ἢ

ββ) ἐπὶ τῇ συμπληρώσει ἐτέρας τινὸς χρονικῆς περιόδου, ἥτις δὲν δύνανται νὰ εἶναι βραχυτέρα τοῦ ἐνὸς ἐτους ἢ ὅσον ἀποφασισθῇ ὁπωσδήποτε τὸν χρόνον τῆς υἱοθετήσεως τῆς τροποποιήσεως ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν τῶν δύο τρίτων (2/3) τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτινα παρίστανται εἰς τὴν ψηφοφορίαν εἰς τὴν ἀνεκτιμώμενην "Επιτροπὴν Ναυτικῆς "Ασφαλείας.

"Ομως, ἐάν ἐντός τῆς καθορισθείσης περιόδου-συμβαλλόμενα Κράτη ἀντιπροσωπεύοντα συνολικῶς ποσοστὸν μείζον τοῦ ἐνὸς τρίτου (1/3), ἢ συνολικῶς καλύπτοντα διὰ τῆς "Εμπορικῆς Ναυτικῆς τῶν ἀπὸ 50% καὶ ἀνω τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰς ὁλικὴν χωρητικότητα, γνωστοποιήσουν εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματεῖα τοῦ "Οργανισμοῦ τὴν ἀντίθεσιν τῶν πρὸς τὴν τροποποίησιν, αὕτη θά θεωρηθῇ ὡς μὴ γεννημένη ἀποδεκτὴ.

νι) 1) Τροποποιήσεις "Αρθρου τῆς Συμβάσεως ἢ τοῦ Κεφαλαίου I τοῦ Παραρτήματος θά τίθεται ἐν ἰσχύϊ διὰ τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ὅτινα ἀπεδέχθησαν ταύτην ἐξ (6) μῆνης μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἡ τροποποίησις θά θεωρηθῇ ὡς γεννημένη ἀποδεκτὴ. Δι' ἕκαστον ἐκ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτινα ἀπεδέχθησαν τὴν τροποποίησιν μετὰ τὴν ἐκ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῇ θά τίθεται ἐν ἰσχύϊ ἐξ (6) μῆνης μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν τὸ συμβαλλόμενον Κράτος ἐδήλωσε τὴν ἀποδοχὴν τῆς.

2) Τροποποιήσεις τοῦ Παραρτήματος ἐκτός τοῦ Κεφαλαίου I θά τίθεται ἐν ἰσχύϊ δι' ἅπαντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη, ἐκτός ἐκείνων ὅτινα διετύπωσαν ἀντίθεσιν κατὰ τὰ ἐν τῇ ὑποπαράγραφῳ (νι) 2) ἀνωτέρω οριζόμενα καὶ ὅτινα δὲν ἀπέσυραν ταύτην μεταγενεστέρως, ἐξ (6) μῆνης μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἡ τροποποίησις θά θεωρηθῇ ὡς γεννημένη ἀποδεκτὴ. "Ομως, πρὸ τῆς προκαθορισθείσης ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ, ὁποῖοιδήποτε συμβαλλόμενον Κράτος δύναται νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματεῖα τοῦ "Οργανισμοῦ ὅτι ἐξαιρεῖ ἑαυτὸν ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς τροποποιήσεως κατὰ χρονικὴν διάρκειαν οὐκ μείζον τοῦ ἐνὸς ἐτους ἀπὸ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς θέσεως τῆς ἐν ἰσχύϊ, ἢ κατὰ χρονικὸν διάστημα τῶσον μεγαλύτερον ὅσον θά ἀποφασισθῇ ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν τῶν δύο τρίτων (2/3) τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτινα θά παρίστανται εἰς τὴν ψηφοφορίαν εἰς τὴν ἀνεκτιμώμενην "Επιτροπὴν Ναυτικῆς "Ασφαλείας κατὰ τὸν χρόνον τῆς υἱοθετήσεως τῆς τροποποιήσεως.

(γ) Τροποποιήσεις ὑπὸ Διασκέψεως:

ι) Κατόπιν αἰτήσεως συμβαλλομένου Κράτους πρὸς ἣν συγκατατέθῃ τὸ ἐν τῇ τῶν (1/3) τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν, ὁ "Οργανισμὸς δέον ὅσας συγκατατέθῃ ἀνέσκειν συμβαλλομένων Κρατῶν διὰ τὴν ἐξέτασιν τροποποιήσεων τῆς πα-

ιι) Τὰ πλοῖα, ἢ ὧν ἐφαρμόζεται μὲν ἡ παρούσα Σύμβασις, ἀλλ' ἐπὶ τῶν ζητημάτων μόνον ἐκείνων διὰ τὰ ὁποῖα δὲν προβλέπει αὕτη ρητὴς.

(γ) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν αἱ τοιαύται Συνθήκαι, Συμβάσεις ἢ Συμφωνίαι συγκροτοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως, αἱ διατάξεις τῆς τελευταίας ὑπερτεροῦν.

(δ) Πᾶν θέμα, δι' ὃ δὲν προβλέπεται ἡ παρούσα Σύμβασις, ρυθμίζεται ὑπὸ τῆς νομοθεσίας τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Εἰδικοὶ κανόνες θεσπίζόμενοι κατόπιν συμφωνίας

"Οσάκις κατὰ τὴν παρούσαν σύμβασιν θεσπίζονται εἰδικοί Κανόνες διὰ συμφωνίας μετὰ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ἢ τινῶν ἐξ αὐτῶν, οἱ Κανόνες οὗτοι δέον νὰ γνωστοποιούνται εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματεῖα τοῦ "Οργανισμοῦ, ἵνα ἀνακοινούνται εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Τροποποιήσεις

(α) "Η παρούσα Σύμβασις δύναται νὰ τροποποιηθῇ τηρουμένης τῆς σειρᾶς διαδικασιῶν αἰτινες καθορίζονται εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας παραγράφους.

(β) Τροποποιήσεις κατόπιν προηγουμένης ἐξετάσεως ὑπὸ τοῦ "Οργανισμοῦ.

ι) Οἱ ἀδηποτε τροποποιήσεις προτεινόμενη ὑπὸ συμβαλλομένου Κράτους δέον ὅπως ὑπεβάλλεται εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματεῖα τοῦ "Οργανισμοῦ ὅστις θά κοινοποιῇ ταύτην εἰς ἅπαντα τὰ Μέλη τοῦ "Οργανισμοῦ καὶ ἅπαντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τοιαύτην ἐξ (6) μῆνης πρὸ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς πρὸς ἐξέτασιν.

ιι) Οἱ ἀδηποτε τροποποιήσεις προταθείσα καὶ κοινοποιηθεῖσα κατὰ τὰ ἀνωτέρω δέον ὅπως τίθεται ὑπ' ὄψιν τῆς "Επιτροπῆς Ναυτικῆς "Ασφαλείας τοῦ "Οργανισμοῦ πρὸς ἐξέτασιν.

ιιι) Συμβαλλόμενα Κράτη Χωρῶν ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν αὐταὶ εἶναι μέλη τοῦ "Οργανισμοῦ ἢ ὅχι θά δικαιούνται ὅπως λάβουν μέρος εἰς τὰς ἐργασίας τῆς "Επιτροπῆς Ναυτικῆς "Ασφαλείας κατὰ τὴν ἐξέτασιν καὶ υἱοθέτησιν τῶν τροποποιήσεων.

ιιι) Αἱ τροποποιήσεις θά υἱοθετοῦνται κατόπιν πλειοψηφίας τῶν δύο τρίτων (2/3) τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν ὅτινα παρίστανται κατὰ τὴν ψηφοφορίαν εἰς τὴν "Επιτροπὴν Ναυτικῆς "Ασφαλείας ἀνεκτιμώμενης συνθέσεως κατὰ τὰ ἐν τῇ προηγουμένῃ ὑποπαράγραφῳ (ιιι) οριζόμενα (ἐφεξῆς καλουμένη ὡς "ἀνεκτιμώμενη "Επιτροπὴ Ναυτικῆς "Ασφαλείας) ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τοιαύτην τὸ ἐν τρίτον (1/3) τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν θά παρίστανται εἰς τὴν ψηφοφορίαν.

ιι) Τροποποιήσεις υἱοθετηθεῖσαι συμφώνως πρὸς τὴν ὑποπαράγραφον (ιι) ἀνωτέρω δέον ὅπως γνωστοποιούνται ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ "Οργανισμοῦ εἰς ἅπαντα τὰ συμβαλλόμενα Κράτη δι' ἀποδοχὴν.

Γραφεία του 'Οργανισμού από 1ης Νοεμβρίου 1974 μέχρι 1ης 'Ιουλίου 1975 και άκολούθως θα παραμείνη άνοικτή προς προσχώρησιν. Αί χώρα δύναται όπως άποτελέσουν μέρη τής παρούσης Σύμβαςως διά:

- i) τής υπογραφής άνευ έπιφυλάξεως όσον άφορά τήν κύρωσιν, άποδοχήν ή συμφωνίαν, ή
- ii) τής υπογραφής μετ' έπιφυλάξεως ως προς τήν κύρωσιν, άποδοχήν ή συμφωνίαν, άκολουθουμένης υπό κυρώσεως, άποδοχής ή συμφωνίας ή
- iii) τής προσχωρήσεως.

(β) Κύρωσις, άποδοχή, συμφωνία ή προσχώρησις θά θεωρηται ή πραγματοποιηθείσα διά τής καταθέσεως όργάνου, άποσκοπώντος προς τούτο, εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού.

(γ) 'Ο Γενικός Γραμματέας του 'Οργανισμού θά πληροφορηθή τά Κράτη άσπών των χωρών αίτινες υπέγραψαν τήν παρούσαν Σύμβασιν ή προσχώρησαν εις αυτήν, περί τής υπογραφής ή τής καταθέσεως όργάνου κυρώσεως, άποδοχής, συμφωνίας ή προσχωρήσεως όμοι μετά τής ήμερομηνίας καταθέσεώς του.

ΑΡΘΡΟΝ Χ

Θέσις εν Ισχύϊ

(α) 'Η παρούσα Σύμβασις θά τεθή εν Ισχύϊ δώδεκα μήνας μετά τήν ήμερομηνίαν καθ' ήν ουχί ολιγώτεροι των είκοσι πέντε (25) χωρών συνολικώς καλυπτούσων διά τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας των από τό 50% και άνω του παγκοσμίου έμπορικου στόλου εις δλικήν χωρητικότητα, θά άποτελέσουν μέρη αυτής συμφώνως προς τό 'Αρθρον ΙΧ.

(β) Οιονδήποτε όργανον κυρώσεως, άποδοχής, συμφωνίας ή προσχωρήσεως κατατεθέν μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν Ισχύϊ τής παρούσης Σύμβαςως θά Ισχύη τρείς μήνας μετά τήν ήμερομηνίαν τής καταθέσεως.

(γ) Μετά τήν ήμερομηνίαν κατά τήν όποιαν τροποποίησης τής παρούσης Σύμβαςως θά θεωρηθή ως γενομένη άποδεκτή συμφώνως προς τά έν άρθρω VIII καθοριζόμενα, οιονδήποτε όργανον κυρώσεως, άποδοχής, συμφωνίας ή προσχωρήσεως όπερ ήββλεν κατατεθεί θα άφορά εις τήν Σύμβασιν ως αυτή έτροποποιήθη.

ΑΡΘΡΟΝ ΧΙ

Καταγγελία

(α) 'Η παρούσα Σύμβασις δύναται νά καταγγελθί υπό οιονδήποτε συμβαλλομένου Κράτους και εις οιονδήποτε χρόνον μετά παρέλευσιν πέντε έτών από τήν ήμερομηνίαν καθ' ήν ή Σύμβασις τίθεται εν Ισχύϊ διά τό Κράτος τούτο.

(β) 'Η καταγγελία θά Ισχύη διά τής καταθέσεως όργάνου καταγγελίας εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού όστις θά γνωστοποιή τούτο εις άπαντα τά λοιπά συμβαλλόμενα Κράτη μετά τής ήμερομηνίας λήψεως όμοι του όργάνου και τής ήμερομηνίας καθ' ήν ή καταγγελία θά Ισχύση.

(γ) Καταγγελία θά Ισχύη έν έτος μετά τήν λήψην του όργάνου καταγγελίας υπό του Γενικού Γραμματέως του 'Οργανισμού ή μετά παρέλευσιν μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος τό όποιον ένδεχομένως καθορίζεται υπό του όργάνου.

ρούσης Σύμβαςως.

ii) Οιαδήποτε τροποποίησης υιοθετηθείσα υπό μίςς τοιαύτης Διασκεψέως υπό των δύο τρίτων (2/3) τής πλειοψηφίας των συμβαλλομένων Κρατών παριστάμενων και μετεχόντων εις τήν ψηφοφορίαν, δέον όπως γνωστοποιείται υπό του Γενικού Γραμματέως του 'Οργανισμού εις άπαντα τά συμβαλλόμενα Κράτη δι' άποδοχήν.

iii) 'Εκτός τής περιπτώσεως καθ' ήν ή Διάσκεψις θά άποφασίση άλλως, ή τροποποίησης θά θεωρηται ως γενόμενη άποδεκτή και θά τίθεται εν Ισχύϊ συμφώνως προς τήν διαδικασίαν ήτις καθορίζεται υπό των άνωτέρω υποπαράγραφων (β) (vi) και (β)(vii) άντιστοιχώς, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι οιονδήποτε ποιείται μνεία εις τās ως άνω παραγράφους περί άνεπνυμένης 'Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας θά θεωρηται ως μνεία περί τής Διασκεψέως.

(δ) i) Συμβαλλόμενον Κράτος τό όποιον έχει άποδεχθή τροποποίησιν του Παραρτήματος ήτις έτέθη εν Ισχύϊ δέν θά υποχρεοται εις τήν επέκτασιν των προνομίων τής παρούσης Σύμβαςως έν σχέσει προς τά Πιστοποιητικά άτινα έξεδόθησαν διά λογαριασμόν ένός πλοίου δικαιουμένου όπως φέρη τήν σημαίαν χώρας τό Κράτος τής όποιος, συμφώνως προς τας διατάξεις τής υποπαράγραφου (β)(vi)(2) του παρόντος 'Αρθρου, διέτύπων έντίθεντι προς τήν τροποποίησιν και δέν άπέσυρε ταύτην μεταγενεοτέρως. Τούτο όμως μόνον καθ' ό μέρος τά έν λόγω Πιστοποιητικά έχουν σχέσιν προς θέματα άτινα καλύπτονται υπό τής ειρημένης τροποποίησεως.

ii) Συμβαλλόμενον Κράτος τό όποιον έχει άποδεχθή τροποποίησιν του Παραρτήματος ήτις έτέθη εν Ισχύϊ θά έπεκτείνη τά προνόμια τής παρούσης Σύμβαςως έν σχέσει προς τά Πιστοποιητικά άτινα έξεδόθησαν διά λογαριασμόν ένός πλοίου δικαιουμένου όπως φέρη τήν σημαίαν χώρας τό Κράτος τής όποιος, συμφώνως προς τās διατάξεις τής υποπαράγραφου (β)(vi)(2) του παρόντος 'Αρθρου, έγνωστοποίησεν εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού ότι εξαίρει έαυτόν από τής εφαρμογής τής τροποποίησεως.

(ε) 'Εκτός εάν άλλως ρητώς όρίζεται, οιαδήποτε τροποποίησης εις τήν παρούσαν Σύμβασιν γενομένη συμφώνως προς τό παρόν 'Αρθρον και σχετιζομένη προς τό κατασκευαστικών μέρος του πλοίου, θά εφαρμόζεται μόνον επί πλοίων ή τρόπης των όποιων έτέθη κατά τήν ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν Ισχύϊ τής τροποποίησης ή πλοίων άτινα κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκονται εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής.

(στ) Οιαδήποτε άνακοίνωσις άποδοχής ή άντιθέσεως προς τροποποίησιν ή γνωστοποίησης ένεργουμένη κατά εν τή υποπαράγραφο (β)(vi)(2) του παρόντος 'Αρθρου όριζόμενα, δέον όπως υποβάλλεται γραπτώς εις τόν Γενικόν Γραμματέα του 'Οργανισμού, όστις θά πληροφορηθή άπαντα τά συμβαλλόμενα Κράτη περί τής τοιαύτης ύποβολής όμοι μετά τής ήμερομηνίας τής λήψεώς της.

(ζ) 'Ο Γενικός Γραμματέας του 'Οργανισμού θά πληροφορηθή άπαντα τά συμβαλλόμενα Κράτη περί τής θέσεως εν Ισχύϊ οιαδήποτε τροποποίησης συμφώνως προς τό παρόν άρθρον όμοι μετά τής ήμερομηνίας καθ' ήν ή τοιαύτη τροποποίησης τίθεται εν Ισχύϊ.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΧ

'Υπογραφή, Κύρωσις, Άποδοχή, Συμφωνία και Προσχώρησις

(α) 'Η παρούσα Σύμβασις θά παραμείνη άνοικτή προς ύπογραφήν εις τά Κεντρικά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α' — ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ, ΟΡΙΣΜΟΙ Κ.Λ.Π.

Κανονισμός 1

Έφαρμογή

(α) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνον επί πλοίων εκτελούντων διεθνείς πλώας, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται.

(β) Είς έκαστον κεφάλαιον καθορίζονται λεπτομερέστερον αι κατηγορίαι πλοίων έφ' ών εφαρμόζονται αι διατάξεις του, ως και ή έκτασις τής εφαρμογής των

Κανονισμός 2

Ορισμοί

Κατά τήν εφαρμογήν τών παρόντων κανονισμών, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται:

(α) «Κανονισμοί» σημαίνει τούς Κανονισμούς τούς περιλαμβανομένους εις τό Παράρτημα τής παρούσης Σύμβαςως.

(β) «Αρχή» σπ: τίνει τήν Κυβέρνησιν τής Χώρας τήν σημαίαν τής οποίας τό πλοίον δικαιοῦται νά φέρη.

(γ) «Έγκεκριμένος» σημαίνει έγκεκριμένος παρ' Αρχής τινος.

(δ) «Διεθνής πλώας» είναι ό πλώας από χώρας, εις ήν εφαρμόζεται ή παρούσα Σύμβασις, εις τινι λιμένα εκτός τής χώρας ταύτης ή και αντίστρόφως.

(ε) Έπιβάτης θεωρείται πών πρόσωπον εκτός:

ι) τού Πιλοίρχου και τών μελών του πληρώματος ή άλλων προσώπων χρησιμοποιομένων ή ασχολουμένων υπό οίανδήποτε ιδιότητα έν τή πλώει διά τās ανάγκας του πλοίου τούτου, και

ιι) τών κώτω του ενός έτους παιδίων.

(στ) Έπιβατηγόν πλοίον είναι τό πλοίον, όπερ μεταφέρει πλείονας τών δώδεκα επιβατίν.

(ζ) Φορτηγόν πλοίον είναι πών πλοίον μή επιβατηγόν.

(η) Δεξαμενόπλοιοιον είναι φορτηγόν πλοίον, κατεσκευασμένον ή διεσκευασμένον διά τήν μεταφοράν εις χύμα ύγρων φορτίων εύφλέκτου φύσεως.

(θ) Άλιευτικόν πλοίον είναι τό πλοίον όπερ χρησιμοποιείται διά τήν άλιείαν ιχθύων, φαλαινών, φωκών, θαλασσιών ίππων ή άλλων ύπάρξεων του ζώϊκου βασίλειου

ΑΡΘΡΟΝ ΧΙΙ

Κατάθεσις και Άπογραφή

(α) Η παρούσα Σύμβασις θα κατατεθή εις τόν Γενικόν Γραμματέα του Όργανισμού, οστις θα διαβιβάση έπικυρωμένα αντίγραφα εις τά Κράτη άπασών των Χωρών αΐτινες υπέγραψαν ταύτην ή προσεχώρησαν εις αυτήν.

(β) Εϋθύς ως ή παρούσα Σύμβασις τεθή έν Ισχύϊ, τό κείμενον αυτής θα διαβιβασθή υπό του Γενικού Γραμματέως του Όργανισμού εις τόν Γενικόν Γραμματέα των Ηνωμένων Έθνών δι' ύπογραφήν και δημοσίευσιν, συμφώνως προς τό Άρθρον 102 του Χάρτου των Ηνωμένων Έθνών.

ΑΡΘΡΟΝ ΧΙΙΙ

Γλώσσα

Η παρούσα Σύμβασις διευτυπώθη εις άπλούν εις τās γλώσσας Κινεζικήν, Άγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικήν και Ίσπανικήν έκαστον δέ των ως άνω κειμένων θεωρείται εξ ίσου αυθεντικόν. Έπίσημοι μεταφράσεις εις τήν Άραβικήν, Γερμανικήν και Ίταλικήν γλώσσαν θα έτοιμασθούν και θα κατατεθούν όμοι μετá του ύπογεγραμμένου πρωτοτύπου.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οί ύπογεγραμμένοι, όντες άρμοδίως εξουσιοδοτημένοι υπό των αντίστοιχων Κυβερνήσεών των προς τόν σκοπόν αυτόν, υπέγραψαν τήν παρούσαν Σύμβασιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν πρώτην Νοεμβρίου χίλια ένεκακόσια έβδομήκοντα τέσσαρα.

χαρακτηριστικῶν τούτων καὶ τὴν δυνατότητα νὰ περιληφθοῦν τὰ πλοία ταῦτα μεταξὺ τῶν ἐκτελούντων διεθνεῖς πλόας. Ὅμως, ολονδήποτε τοιοῦτον πλοῖον δέον ὄσως συμμορφοῦται πρὸς ἐκεῖνας τὰς ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας αἰτνες κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς εἶναι ἐπαρκεῖς διὰ τὸν σκοπὸν τὸν ὁποῖον προορίζεται νὰ ἐκπληρώσῃ καὶ εἶναι τοιαύτης φύσεως ὥστε νὰ ἐκασφαλίζουσι τὴν καθ' ὅλοκληρίαν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ πρὸς τοὺς τυγχάνουσιν ἀποδεκτοὺς ὑπὸ τῶν Ἀρχῶν τῶν Χερσῶν τὰς ὁσας τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐπισκευθῇ. Ἡ Ἀρχὴ ἵτις θὰ ἐπιτρέψῃ τοιαύτην ἐξαιρέσιν δέον ὄσως ἀναφέρει εἰς τὸν Ὁργανισμὸν στοιχεῖα κατ' ὁλοκλήρην ὅτινες θὰ ἀφοροῦν εἰς τὸ θέμα, πρὸς ἐνημέρωσιν ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν συμβαλλομένων Κρατῶν.

Κανονισμὸς 5

Ἰσχύοντα

(α) Ὅπου οἱ παρόντες Κανονισμοὶ ἀπαιτοῦν ὅπως εἰδικὸν τι ἐξάρτημα, ὑλικὸν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος τοῦτων ἐφαρμόζεται ἡ φέρηται ἐπὶ ἐνὸς πλοίου, ἢ ἐπὶ εἰδικῆς διατάξεως πρέπει νὰ ἀκολουθῇται, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν πᾶν ἕτερον ἐξάρτημα, ὑλικὸν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων, ὅπως ἐφαρμόζεται ἡ φέρηται ὡς καὶ ἄλλον τρόπον διατάξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον, ὅτι ἡ Ἀρχὴ θὰ πεισθῇ διὰ καταλλήλου δοκιμῆς ἢ ἄλλως πως, ὅτι, τὸ ἀντικαθιστῶν ἐξάρτημα, ὑλικὸν, ὄργανον ἢ συσκευὴ ἢ ἀνάλογος τύπος, ἢ ὁ νέος τρόπος διατάξεως εἶναι τοῦλάχιστον τῆς αὐτῆς ἀποδόσεως μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως ἀπαιτούμενην.

(β) Ἡ Ἀρχὴ ἵτις κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀποδέχεται ἐξάρτημα, ὑλικὸν, ὄργανον ἢ συσκευὴν ἢ ἀνάλογον τύπον τούτων ἢ εἰδικὸν τρόπον διατάξεως, φρεῖται νὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὁργανισμὸν τὰ χαρακτηριστικὰ τούτων ὁμοῦ μετ' ἐκθέσεως ἐπὶ τῶν γενομένων δοκιμῶν καὶ ὁ Ὁργανισμὸς θὰ κοινοποιῇ ταῦτα εἰς τὰ ἄλλα συμβαλλόμενα Κράτη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν Ὑπηρεσιῶν των.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Κανονισμὸς 6

Ἐπιθεώρησις καὶ Ἐξέτασις

Ἡ ἐπιθεώρησις καὶ ἡ εξέτασις τῶν πλοίων, εἰς δὲ ἀφορὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ ἡ χορήγησις ἀπαιτήσεων θὰ ἐνεργῶνται παρὰ τῶν Ὁργανῶν τοῦ Κράτους, ἐν ᾧ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, προβλεπόμενου, ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐκείνης Χώρας δύναται νὰ ἐμπιστευθῇ τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ τὴν εξέτασιν εἴτε εἰς ἐντεταλμένους πρὸς τοῦτο Ἐπιθεωρητὰς, εἴτε εἰς Ὁργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνησις ἐγγράφεται τὴν πληρότητα καὶ ἀρτιότητα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ εξέτασεως.

Κανονισμὸς 7

Ἐπιθεωρήσις Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

(α) Πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον δέον νὰ υποβάλληται εἰς τὰς κατωτέρω ἀναφερομένης ἐπιθεωρήσεις:

i) Ἐπιθεωρήσις, προτοῦ τὸ πλοῖον τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ἐν θαλάσῃ.

(i) Πυρηνόπλοιοι εἶναι τὸ πλοῖον ὅπου εἶναι ἐκδοδιασμένον μετ' ἐγκατάστασιν πυρηνικῆς ἐνεργείας.

(ii) «Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποῖου ἡ τροπὴ ἐτέθη κατὰ ἡμετέραν ἡμερομηνίαν ὥστε ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ πλοῖον τὸ ὁποῖον κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκεται εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς.

(β) «Υπάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον.

(γ) Τὸ μίλιον λαμβάνεται ἴσον πρὸς 1852 μέτρα ἢ 6080 πόδας.

Κανονισμὸς 3

Ἐξαιρέσεις

(α) Ἐάν ἄλλως ρητῶς δὲν προβλέπεται, οἱ παρόντες Κανονισμοὶ δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ:

- i) τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ ὀπλιτογαλῶν.
- ii) τῶν φορτηγῶν κατὰ τῶν 500 κ.ο.χ.
- iii) τῶν ἀνευ μηχανικῆς προώσεως πλοίων.
- iv) τῶν ξυλίνων πλοίων πρωτογόνου κατασκευῆς.
- v) τῶν πλοίων ψαγαγίας, μὴ χρησιμοποιομένων δι' ἐμπορικὰς μεταφορὰς.
- vi) τῶν Ἀλιευτικῶν πλοίων.

(β) Ἐξαιρουμένων τῶν διατάξεων τῶν προβλεπομένων εἰς τὸ Κεφάλαιον V, οὐδὲν τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλοία τὰ ἀποκλειστικῶς ναυσιπλοῦντα ἐντός τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, ἐντός ὁρίων, ὁρισμένων ἀνατολικῶς ὑπὸ ἐυθείας γραμμῆς χαρασσομένης ἐκ τοῦ Ἀκρωτηρίου des Rosiers μέχρι τοῦ δυτικοῦ ἄκρου (West Point) τῆς νήσου Anticosti Island καὶ εἰς τὴν βορείαν πλευρὰν τῆς νήσου Anticosti διὰ τοῦ ὅπου μεσημβρινῶς.

Κανονισμὸς 4

Ἐξαιρέσεις

(α) Ἐάν λόγῳ ἐξαιρετικῶν περιστάσεων, πλοῖον μὴ ἐκτελοῦν κανονικῶς διεθνεῖς πλόας, διατεθὲν ὥστε ἐκτέλεσθαι μεμονωμένον διεθνὲς ταξίδιον δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διατάξεων τινῶν τῶν παρόντων Κανονισμῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον, ὅτι συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις Ἀσφαλείας, αἰτνες, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς. Ἐνδεκνόντα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου τούτου.

(β) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ ολονδήποτε πλοῖον τὸ ὁποῖον περιλαμβάνει εἰς τὴν κατασκευὴν του χαρακτηριστικὰ καινοφανοῦς πλοῖου ἀπὸ ολονδήποτε τῶν διατάξεων τῶν Κεφαλαίων II—I, II—2, III καὶ IV τῶν παρόντων Κανονισμῶν ἢ ἐφαρμογὴ τῶν ὁποίων εἶναι δυνατόν νὰ παρεμποδίσῃ σοβαρῶς τὴν ἐρευναν διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῶν

- ii) Περιοδική 'Επιθεώρησης ανά δώδεκα μήνας.
- iii) Συμπληρωματικά 'Επιθεωρήσεις, δασύς παρίσταται ανάγκη..

(β) Αί άνωτέρω 'Επιθεωρήσεις δέον νά εκτελώνται ως ακόλουθως:

- i) 'Η επιθεώρησης, προστά τό πλοϊον τεθή εν ύπηρησία, δέον νά περιλαμβάνη πλήρη επιθεώρησην του σκάφους, των μηχανών και του εξοπλισμού, περιλαμβανόμενων του εξωτερικού της γάστρας, καθώς και του εσωτερικού και εξωτερικού των λεβήτων. 'Η επιθεώρησης δέον νά είναι τοιαύτη ώστε νά εξασφαλίξη ότι αι διατάξεις, τό ποιόν του ύλικου και αι διαστάσεις του ύλικου του σκάφους, οι λέβητες και τά λοιπά σκεύη πίσεως και τά εξαρτήματα αυτών, αι κύριαι μηχαναί και τά βοηθητικά μηχανήματα, αι ηλεκτρικά εγκαταστάσεις, αι ραδιοηλεκτρικά εγκαταστάσεις των μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων, αι φορητά ραδιοηλεκτρικά συσκευαί των σωσιβίων μέσων, τά σωστικά μέσα, τά μέσα προστασίας, έντοπισμού και σβέσεως πυρκαϊάς, τό radar, ή ήχοβολιστική συσκευή, ή γυροσκοπική πυξίς, αι κλίμακες πλοηγών, οι μηχανικοί άνελευστήρες πλοηγών και τά λοιπά έφοδια, άνταποκρίνονται πλήρως προς τάς απαιτήσεις της παρούσης Συμβάσεως, ως και των Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγών και Κανονισμών των εκδιδόμενων υπό της 'Αρχής εις έφαρμογήν της Συμβάσεως άναλόγως της κατηγορίας εις την όποιαν τό πλοϊόν τούτο υπάγεται. 'Η επιθεώρησης θά είναι έπίσης τοιαύτη ώστε νά εξασφαλίξηται ότι η κατάστασις πάντων των μερών του πλοίου και του εξοπλισμού αυτού είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι τό πλοϊον είναι έφωτισμένον διά πλοϊκών φωτών, σχημάτων, μέσων έκπομπής ήχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου καθώς προβλέπεται υπό της παρούσης Συμβάσεως και υπό των εν Ισχύϊ Διεθνών Κανονισμών προς 'Αποφυγήν Συγκρούσεως εν θαλάσση.

- ii) 'Η περιοδική επιθεώρησης δέον νά περιλαμβάνη επιθεώρησην του σκάφους, των λεβήτων και λοιπών σκευών πίσεως, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού, συμπεριλαμβανόμενου και του εξωτερικού της γάστρας του πλοίου. 'Η επιθεώρησης θά είναι τοιαύτη ώστε νά εξασφαλίξη ότι τό πλοϊον από πάσης άπόψεως σκάφους, λεβήτων και λοιπών σκευών πίσεως και των εξαρτημάτων αυτών, κυρίων μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων, ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, ραδιοηλεκτρικών εγκαταστάσεων και ραδιοηλεκτρικών εγκαταστάσεων των μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων των φορητών ραδιοηλεκτρικών συσκευών σωστικών μέσων, των σωστικών μέσων, των μέσων έντοπισμού και σβέσεως πυρκαϊάς, των μέσων προστασίας πυρκαϊάς, του radar, της ήχοβολιστικής συσκευής, της γυροσκοπικής πυξίδος, των κλίμακων πλοηγών, των μηχανικών άνελευστήρων πλοηγών, και λοιπών έφοδίων, εύρίσκεται εις ικανοποιητικήν κατάστασιν και είναι κατάλληλον διά την ύπηρησίαν δι' ήν προοιζείται, και ότι συμμορφούται προς τάς διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως α' και των Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγών και Κανονισμών των εκδιδόμενων υπό της 'Αρχής διά την έφαρμογήν της παρούσης Συμβάσεως. Τά πλοϊκά φώτα, τά σχήματα και τά μέσα έκπομπής ήχητικών σημάτων και σημάτων κινδύνου των φερόμενων έπί του πλοίου, θά ύποκεινται έπίσης εις την άνωτέρω άναφερομένην επιθεώρησην ίνα εξασφαλισθή ότι άνταποκρίνονται προς τάς απαιτήσεις της παρούσης συμβάσεως και των εν Ισχύϊ Διεθνών Κανονισμών προς άποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση.

- iii) 'Επιθεωρήσεις γενική ή μερική, άναλόγως των περιστάσεων, δέον νά ένεργήται εις πάσαν περίπτωσιν άτυχήματος ή άνακαλύψεως έλαττώματος έπηρεάζοντος την ασφάλειαν του πλοίου ή την άποδοτικότητα ή πληρότητα των σωστικών αυτών μέσων ή άλλων έφοδίων ή όσάκις εκτελούνται σοβαράι

έπισκευαί ή άντικαταστάσεις. 'Η επιθεώρησης δέον νά είναι τοιαύτη ώστε νά εξασφαλίξηται ότι αι άπαραίτητοι έπισκευαί ή άντικαταστάσεις εξετέλεσθησαν ικανοποιητικώς, ότι τό ύλικόν και ή έκτέλεσις της έργασίας των τοιούτων έπισκευών είναι από πάσης άπόψεως ικανοποιητική και ότι τό πλοϊον συμμορφούται από πάσης άπόψεως προς τάς διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως και των εν Ισχύϊ Διεθνών Κανονισμών προς 'Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση και τόν εις έφαρμογήν ταύτης Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγών και Κανονισμών των εκδιδόμενων υπό της 'Αρχής.

- (γ) i) Οι νόμοι, τά Διατάγματα, αι Διαταγαί και οι Κανονισμοί, περί ών ή παράγραφος (β) του παρόντος Κανονισμού, δέον νά εξασφαλιζώσιν ότι από πάσης άπόψεως ασφαλείας της άνθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, τό πλοϊόν θά είναι κατάλληλον διά την ύπηρησίαν δι' ήν προορίζεται.

- ii) Οι Νόμοι, τά Διατάγματα, αι Διαταγαί και οι Κανονισμοί ούτοι δέον νά καθορίζουν μετάξύ άλλων, τούς τηρητέους κανόνες κατά τάς άρχικάς και μεταγενετέρας ύδραυλικάς δοκιμάς ή άλλας έναλλακτικώς άποδεκτάς δοκιμάς εις άς θά ύποβαλλώσινται οι κύριοι και οι βοηθητικοί λέβητες, οι συνδέσεις, οι άτμαγωγοί σωλήνες, οι συλλέκται ύψηλής πίσεως και αι δέξαμενα καυσίμου των μηχανών έσωτερικής καύσεως και θά περιλαμβάνουν τόν άκολουθήτέον τρόπον έκτελέσεως των δοκιμών και τό χρονικόν διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών δοκιμών.

Κανονισμός 8

'Επιθεωρήσεις Σωστικών Μέσων και άλλων έφοδίων έξοπλισμού των Φορητών Πλοίων

Τά σωστικά μέσα, εξαίρεσις της ραδιοηλεκτρικής εγκαταστάσεως έπί των μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων ή της φορητής ραδιοηλεκτρικής συσκευής των σωστικών μέσων, ήχοβολιστικής συσκευής, γυροσκοπικής πυξίδος και των μέσων σβέσεως πυρκαϊάς των φορητών πλοίων έφ' ών εφαρμόζονται τά Κεφάλαια II-1, II-2, III και V, δέον νά ύποβάλλωνται εις άρχικάς και μεταγενετέρας επιθεωρήσεις, καθώς προβλέπεται διά τά έπιβατηγά πλοία εις των Κανονισμών 7 του παρόντος Κεφαλαίου, μέ άντικατάστασιν των δώδεκα μηνών διά 24 εις τό έδάφιον (αί(ι) του Κανονισμού τούτου. Τά σχέδια έλεγχου πυρκαϊάς εις τά νέα πλοία και αι κλίμακες των πλοηγών, οι μηχανικοί άνελευστήρες πλοηγών, τά πλοϊκά φώτα, τά σχήματα και τά μέσα έκπομπής ήχητικών σημάτων τά φερόμενα έπί των νέων και των υπάρχόντων πλοίων, θά περιλαμβάνωνται εις τάς επιθεωρήσεις, προς τόν σκοπόν νά εξασφαλισθή ότι ταύτα άνταποκρίνονται πλήρως προς τάς απαιτήσεις της παρούσης Συμβάσεως και όπου ούτοι εφαρμόζονται, προς τούς εν Ισχύϊ Διεθνείς Κανονισμούς προς 'Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση.

Κανονισμός 9

'Επιθεωρήσεις των Ραδιοηλεκτρικών 'Εγκαταστάσεων και 'Εγκαταστάσεων Radar των Φορητών Πλοίων

Αί ραδιοηλεκτρικά εγκαταστάσεις και αι εγκαταστάσεις Radar των φορητών πλοίων δι' άς εφαρμόζονται τά Κεφάλαια IV και V, καθώς και πάσα ραδιοηλεκτρική εγκατάστασις πών μετά κινητήρος σωσιβίων λέμβων ή αι φορητά ραδιοηλεκτρικά συσκευαί των σωστικών μέσων άπαν φέρονται συμμόρφως προς τάς απαιτήσεις του Κεφαλαίου III, δέον νά ύποβάλλωνται εις άρχικάς και μεταγενετέρας επιθεωρήσεις, ως προβλέπεται διά τά έπιβατηγά πλοία εν τφ Κανονισμφ 7 τού παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 10

"Επιθεώρησης Σκάφους, Μηχανής και Έξαρτισμού Φορητών Πλοίων

Τό σκάφος, α) μηχαναί και δ) εξαρτισμός (εκτός των μερών εκείνων διὰ τὰ ὅποια ἐχουσιν ἐκδοθῇ Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Εξαρτισμοῦ φορητῶν πλοίων, Πιστοποιητικά "Ασφαλείας Ραδιοηλεκτρονίας" ἢ Πιστοποιητικά "Ασφαλείας Ραδιοηλεκτρονίας" ἑνὸς φορητοῦ πλοίου, θὰ ἐπιθεωροῦνται μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κατασκευῆς αὐτῶν καὶ κατόπιν κατὰ τοιοῦτον τρόπον καὶ κατὰ χρονικά διαστήματα ὥς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαῖον, ἵνα ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ κατάστασις αὐτῶν εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ καὶ ἡ διατάξις, τὸ ὕψος καὶ αἱ διαστάσεις τοῦ ὕψους τῆς κατασκευῆς, οἱ λέβητες καὶ τὰ λοιπά σκευὴ πίσεως καὶ τὰ εξαρτήματα αὐτῶν, αἱ κύρια μηχαναὶ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, αἱ ηλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ λοιπὰ ἐφόδια εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικά διὰ τὴν ὑπηρεσίαν δι' ἣν τὰ πλοῖα προορίζεται.

Κανονισμός 11

Τήρησις τῶν Ὁρίων κατόπιν τῆς "Επιθεωρήσεως

Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν μιᾶς ἐπιθεωρήσεως κατὰ τὸν Κανονισμὸν 7, 8, 9 ἢ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, οὐδεμία μεταβολὴ ἐπιτρέπεται εἰς τὰς διατάξεις κατασκευῆς τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν, τοῦ εξοπλισμοῦ κ.λπ. τῶν ὁσίων ἐγένετο ἐπιθεωρήσις, ἀνευ ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 12

"Εκδόσις Πιστοποιητικῶν

(u) i) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν "Ασφαλείας" Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐξετάσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ὅπερ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II-1, II-2, III καὶ IV καὶ τὰς λοιπὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

ii) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν "Ασφαλείας" Κατασκευῆς Φορητοῦ Πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορητὸν πλοῖον ὅπερ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις ἐπιθεωρήσεως τὰς καθοριζομένας διὰ τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τὸ ὅποιον πληροῖ τὰς ἐφαρμοστάς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II-1 καὶ II-2 ἐξαιρέσει τῶν σχετικῶν πρὸς τὰ σχέδια ἐλέγχου καὶ σβέσεως πυρκαϊᾶς.

iii) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν "Ασφαλείας" Εξαρτισμοῦ Φορητοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορητὸν πλοῖον τὸ ὅποιον πληροῖ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κεφαλαίων II-1, II-2 καὶ III καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαιτήσιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

v) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν "Ασφαλείας" Ραδιοηλεκτρονίας Φορητοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως διὰ πᾶν φορητὸν πλοῖον, ὅπερ φέρει ραδιοηλεκτρονικὰς ἐγκαταστάσεις αἰτινες πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαιτήσιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

v) Πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν "Ασφαλείας" Ραδιοηλεκτρονίας Φορητοῦ πλοίου, θὰ ἐκδίδεται κατόπιν ἐπιθεωρήσεως, διὰ πᾶν φορητὸν πλοῖον, ὅπερ φέρει ραδιοηλεκτρονικὰς ἐγκαταστάσεις αἰτινες πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαιτήσιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

γὸν πλοῖον ὅπερ φέρει ραδιοηλεκτρονικὴν ἐγκατάστασιν ἥτις πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ πᾶσαν ἄλλην σχετικὴν ἀπαιτήσιν τῶν παρόντων Κανονισμῶν.

vi) Ὄταν χορηγῆται ἐξαιρέσις εἰς πλοῖον δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, θὰ ἐκδίδεται πιστοποιητικὸν καλούμενον Πιστοποιητικὸν "Απαλλαγῆς", ἐπὶ πλεόν τῶν πιστοποιητικῶν τῶν καθοριζομένων εἰς τὴν παρούσαν παράγραφον.

vii) Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου, Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Κατασκευῆς Φορητοῦ Πλοίου, Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Εξαρτισμοῦ Φορητοῦ Πλοίου, Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Ραδιοηλεκτρονίας Φορητοῦ Πλοίου, Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Ραδιοηλεκτρονίας Φορητοῦ Πλοίου καὶ Πιστοποιητικά "Απαλλαγῆς" θὰ ἐκδίδωνται εἴτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς εἴτε ὑπὸ προσωπῶν ἢ Ὁργανισμοῦ δεόντως ὕπ' αὐτῆς ἐξουσιοδοτημένων. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἡ Ἀρχὴ αὕτη ἀναλαμβάνει πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὸ Πιστοποιητικόν.

(β) Ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης διατάξεως τῆς παρούσης Συμβάσεως, πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδοθὲν δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως "Ασφαλείας" τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει τοῦ 1960, ὅπερ εὑρίσκεται ἐν ἰσχύϊ καθ' ὃν χρόνον ἄρχεται ἡ ἰσχύς τῆς παρούσης Συμβάσεως, διὰ τὴν Ἀρχὴν ἥτις τὸ ἐξέδωκε, θὰ παραμείνῃ ἐν ἰσχύϊ μέχρι λήξεώς του κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως ταύτης.

(γ) Συμβαλλόμενον Κράτος δὲν θὰ ἐκδίδῃ Πιστοποιητικὰ δυνάμει καὶ συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως "Ασφαλείας" τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει τοῦ 1960, τοῦ 1948 ἢ τοῦ 1929, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ ἀποδοχὴ τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Κράτους ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ.

Κανονισμός 13

"Εκδόσις Πιστοποιητικῶν παρ' ἄλλης Κυβερνήσεως

Συμβαλλόμενον Κράτος, δύναται, αἰτήσῃ τῆς Ἀρχῆς, νὰ διατάξῃ τὴν ἐπιθεώρησιν πλοίου τινὸς καὶ ἐὰν πεισθῇ ὅτι πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονισμῶν, νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐκδόσιν πιστοποιητικῶν διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο, συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας Κανονισμοὺς. Πᾶν πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὰ ἀνωτέρω δέον ν' ἀναφέρῃ ὅτι ἐξεδόθη τῇ αἰτήσῃ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Κράτους, εἰς δὲ τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ θὰ νηολογηθῇ. Τὸ πιστοποιητικὸν τοῦτο θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχύν καὶ ἀναγνώρισιν ἣν καὶ πιστοποιητικὸν ἐκδιδόμενον κατὰ τὸν Κανονισμὸν 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 14

Διάρκεια ἰσχύος Πιστοποιητικῶν

(α) Τὰ πιστοποιητικά, ἐκτός τῶν Πιστοποιητικῶν "Ασφαλείας" Κατασκευῆς Φορητοῦ Πλοίου, τῶν Πιστοποιητικῶν "Ασφαλείας" Εξαρτισμοῦ Φορητοῦ Πλοίου καὶ τῶν Πιστοποιητικῶν "Απαλλαγῆς", θὰ ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 12 μηνῶν. Πιστοποιητικά "Ασφαλείας" Εξαρτισμοῦ Φορητοῦ πλοίου θὰ ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μείζονα τῶν 24 μηνῶν. Τὰ Πιστοποιητικά "Απαλλαγῆς" δὲν θὰ ἰσχύουσι διὰ χρονικὴν περίοδον μείζονα τῆς χρονικῆς περιόδου τῶν Πιστοποιητικῶν εἰς τὰ ὅποια ἀναφέρονται.

(β) Ἐὰν μὴ ἐπιθεωρησῇ λάβῃ χώραν ἐντός δύο μηνῶν πρὸ τῆς λήξεως τῆς χρονικῆς περιόδου διὰ τὴν ὁποίαν ἐξεδόθη ἀρχικῶς Πιστοποιητικὸν "Ασφαλείας" Ρα-

Κανονισμός 18**Παράρτημα Πιστοποιητικού**

(α) Εάν κατά την έκτέλεση ταξιδιού τινός, πλοίων τι φέρει αριθμόν προσώπων μικρότερον του μεγίστου επιτρεπομένου αριθμού υπό του Πιστοποιητικού. Ασφαλείας. Επιβατηγού πλοίου, και ως εκ τούτου, κατά τας διατάξεις των παρόντων Κανονισμών, τό πλοίο δύναται νά φέρη μικρότερον αριθμόν ασφαρίων λέμβων και λοιπών σωστικών μέσων, από τό αναγραφόμενον εις Πιστοποιητικόν, ή Κυβέρνησις, τό πρόσωπον ή ο Όργανισμός περί ών ο Κανονισμός 12 και 13 του παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νά εκδώσῃ περὶ τούτου τροποποιητικόν παράρτημα του Πιστοποιητικού.

(β) Τό παράρτημα τούτο δέον νά αναφέρῃ ότι υπό τας ύφισταμένους συνθήκας δέν ύφίσταται παράβασις τών διατάξεων των παρόντων Κανονισμών. Τούτο επισημαίνεται εις τό Πιστοποιητικόν και ύποκαθίστῃ τούτο εις ό,τι άφορᾷ τά σωστικά μέσα, ισχύει δέ μόνον διά τό συγκεκριμένον ταξίδιον διά τό όποιον ἐξεδόθη.

Κανονισμός 19**Έλεγχος**

Πάν πλοίοιον έφοδιασμένον διά Πιστοποιητικόν εκδοθέντος συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 12 ή τόν Κανονισμόν 13 του παρόντος Κεφαλαίου, ύπόκειται εις έλεγχον εις τούς λιμένας των λοιπών συμβαλλομένων Κρατών υπό έξουσιοδοτημένων προς τούτο υπαλλήλων των Κρατών τούτων, περιοριζόμενον εις τήν εξακριβώσιν ύπάρξεως επί του πλοίου Πιστοποιητικού έν ισχύϊ. Τό Πιστοποιητικόν τούτο δέον νά αναγνωρίζεται, έκτός εάν ύπάρχουσι φανερά ένδειξεις πείθουσαι ότι ή κατάσταση του πλοίου ή του έξαρτισμού αυτού δέν άνταποκρίνονται οδαισώδως προς τας ένδειξεις του Πιστοποιητικού τούτου. Έν τή περιπτώσει ταύτῃ, ο ένεργών τόν έλεγχον υπάλληλος όφείλει νά λάβῃ τά άναγκαία μέτρα, ώστε νά παρεμποδισθῇ ο άπόπλους του πλοίου μέ χρις ότου τούτο καταστῇ ικανόν νά εκτελέσῃ πλοῦν άνευ κινδύνου διά τούς επιβάτας ή τό πλήρωμα. Έάν κατά τήν ένεργειαν του έλέγχου τούτου γεννηθῇ ζητήμα οιασδήποτε παρεμβάσεως, ο ένεργών τόν έλεγχον υπάλληλος ύποχρεοῦται νά ειδοποιή τό ταχύτερον έγγραφώς, τό Πρόξενον του Κράτους, εις ό τό πλοίοιον είναι νηολογημένον, περί όλων των συνθηκών, ύφ' ός ή τωαύτῃ παρέμβασις κατέστη άναγκαία και επί πλέον νά αναφέρῃ τά περιστατικά εις τόν Όργανισμόν.

Κανονισμός 20**Προνόμια**

Τά εκ τῆς Συμβάσεως προνόμια δέν δύνανται νά είναι άπαιτητά υπέρ πλοίου τινός, έκτος εάν τούτο κέκτηται κανονικά και έγκυρα Πιστοποιητικά.

ΜΕΡΟΣ Γ — ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**Κανονισμός 21****Άτυχήματα**

(α) Έκαστη Αρχή αναλαμβάνει τήν ύποχρέωσιν νά επιλαμβάνεται άνακρίσεων επί παντός σοβαροῦ ναυτικού άτυχήματος, επισυμβαίνοντος εις πλοίοιον αὐτῆς, όπερ ύπόκειται εις τας διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, όταν αὐτή κρίνῃ ότι αἱ άνακρίσεις αὐτά δύνανται νά συμβάλλωσιν εις τόν καθορισμόν των μεταβολών εκείνων αὐτί-

διοηλεγραφίας Φορτηγού πλοίου ή Πιστοποιητικόν. Ασφαλείας Ραδιοηλεφωνίας Φορτηγού πλοίου, εκδοθέν διά Φορτηγόν Πλοίοιον όλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων και άνω αλλά μικρότερας των 500 κόρων, τό Πιστοποιητικόν τούτο δύναται νά άκυρωθῇ και νά εκδοθῇ νέον Πιστοποιητικόν του όποίου ή ισχύς θά λήγῃ 12 μήνας μετά τό τέλος τῆς περιόδου ταύτης.

(γ) Εάν πλοίοιον τι κατά τήν λήξιν τῆς ισχύος του Πιστοποιητικού του δέν εύρισκείται εις λιμένα του Κράτους εις ό είναι νηολογημένον, δύναται ή ισχύς του Πιστοποιητικού νά παραταθῇ υπό τῆς Αρχῆς, αλλά τωαύτῃ παράτασις θά χορηγηται μόνον προς τόν σκοπόν όπως επιτρέψῃ εις τό πλοίοιον νά συμπληρώσῃ τόν πλοῦν επιστροφῆς εις τό Κράτος, εις ό είναι νηολογημένον ή πρόκειται νά επιθεωρηθῇ και τούτο μόνον εις ός περιπτώσεις κρίνεται πρέπει και λογικόν νά χορηγηθῇ ή παράτασις αὐτή.

(δ) Οδενός Πιστοποιητικού ή ισχύς δύναται νά παραταθῇ πέραν των πέντε μηνών, τό δέ πλοίοιον εις τό όποιον έχορηγήθη τωαύτῃ παράτασις, επιστρέφον εις τό Κράτος εις ό είναι νηολογημένον ή εις τόν λιμένα εις τόν όποιον πρόκειται νά επιθεωρηθῇ, δέν δύναται δυνάμει τῆς παρατάσεως ταύτης νά άποπλεύσῃ εκ νέου εκ του λιμένος τούτου ή εκ τῆς χώρας του πριν ή έφοδιασθῇ διά νέου Πιστοποιητικού.

(ε) Πιστοποιητικόν μή παρατεθέν κατά τας άνωτέρω διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δύναται νά παραταθῇ υπό τῆς Αρχῆς χαρακτηριστικῶς μέχρις ενός μηνός από τῆς ήμερομηνίας τῆς λήξεως τῆς αναγραφόμενης έν τῷ Πιστοποιητικῷ.

Κανονισμός 15**Τύπος Πιστοποιητικῶν**

(α) Πάντα τά Πιστοποιητικά δέον νά είναι συντεταγμένα εις τήν έπίσημον γλώσσαν ή γλώσσας του Κράτους υπό του όποίου εκδίδονται.

(β) Ό τύπος των Πιστοποιητικῶν δέον νά είναι σύμφωνος προς τά έν τῷ Προσαρτήματι των παρόντων Κανονισμών παρατιθέμενα υποδείγματα. Η διάταξις του έντύπου μέρους των εκδιδόμενων Πιστοποιητικῶν ή των κεκυρωμένων αντίγραφων τούτων ζέον νά είναι άκριβδῶς όμοία προς τήν των προτύπων Πιστοποιητικῶν, αἱ δέ καταχωρούμενα ένδειξεις τούτων εις τά εκδιδόμενα Πιστοποιητικά, όσον και εις τά κεκυρωμένα αντίγραφα τούτων, δέον νά αναγράφονται διά λατινικῶν χαρακτήρων και άραβικῶν αριθμῶν.

Κανονισμός 16**Ανάπτυξις Πιστοποιητικῶν**

Πάντα τά Πιστοποιητικά ή ί κεκυρωμένα αντίγραφα τούτων τά εκδιδόμενα κατά τούς παρόντας Κανονισμούς δέον νά αναρτῶνται έν τῷ πλοίῳ εις έμφανῇ και προσίτην θέσιν.

Κανονισμός 17**Παραδοχή Πιστοποιητικῶν**

Πιστοποιητικά εκδιδόμενα υπό τινος των συμβαλλομένων Κρατών θά αναγνωρίζονται υπό λοιπών συμβαλλομένων Κρατών διά παν ό,τι άφορᾷ τήν παροῖσαν Σύμβασιν. Ταῦτα δέον νά θεωροῦνται υπό των λοιπών συμβαλλομένων Κρατών ότι έχουσι τήν αὐτήν ισχύον, ήν και τά Πιστοποιητικά τά εκδιδόμενα παρ' αὐτῶν.

νες θα ήτο επιθυμητόν νά επενεχθούν εις τούς παρόντας Κανονισμούς.

(β) Ἐκαστον συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωσιν νά μεταβιβάσῃ εἰς τόν Ὑπομονάρχον πᾶσαν κατάλληλον πληροφορίαν σχετικὴν πρὸς τὰ συμπεράσματα τῶν ἀνακρίσεων τούτων. Οὐδεμία ἐκθεσις ἢ σύστασις τοῦ Ὑπομονάρχου βασιζομένη εἰς τὰς πληροφορίες ταύτας, θὰ ἀποκαλύπτῃ τήν ταυτότητα ἢ τὴν ἔθνηκότητα τῶν περὶ ὧν πρόκειται πλοίων, οὐδέ θὰ καταλογίσῃ ἢ θὰ ἐπιτίρρηται καθ' ὅσονδήποτε τρόπον τήν εὐδύνησιν τοῦ ἀτυχήματος εἰς πλοῖον ἢ πρὸς αὐτὸν τι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II — 1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑΙ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α' — ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1

Ἐφαρμογή

- (α) (i) Τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται ἐπὶ καινοουργῶν πλοίων ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται
- ii) Ὑπάρχοντα ἐπιβατηγὰ πλοῖα καὶ φορτηγὰ πλοῖα δέον ὥπως συμμορφοῦνται πρὸς τὰ ἀκόλουθα·

(1) διὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ τρόπις ἐτέθη κατὰ ἡμετέραν τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960 ἢ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρισκόντο εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ νέα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὐταὶ καθορίζονται εἰς ἐκείνο τὸ Κεφάλαιον.

(2) διὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ τρόπις ἐτέθη κατὰ ἡμετέραν τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1948 ἢ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρισκόντο εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς, πάντως πρὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως τοῦ 1948 διὰ τὰ νέα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὐταὶ καθορίζονται εἰς ἐκείνο τὸ Κεφάλαιον.

(3) διὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ τρόπις ἐτέθη πρὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1948 ἢ εὐρισκόντο εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αἱ ἐφαρμοζόμεναι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Συμβάσεως ἐκείνης διὰ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα πληροῦνται καθὼς αὐταὶ καθορίζονται εἰς ἐκείνο τὸ Κεφάλαιον.

(4) ὅσον ἀφορᾷ ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II-I τῆς παρούσης Συμβάσεως αἵτινες δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ Κεφάλαιον II τῶν Συμβάσεων 1948 καὶ 1960, ἢ Ἀρχὴ θὰ ἀποφασίσῃ ποταὶ ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῶν ὅσον ὥπως ἐφαρμόζονται ἐπὶ ὑπάρχόντων πλοίων ὥς αὐταὶ καθορίζονται εἰς τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

iii) Πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὁποίου λαμβάνουν χώραν ἐπισκευαί, μετατροπαί, μετασκευαὶ καὶ ἐξοπλισμοὶ σχετικοὶ πρὸς τὰ ἀνωτέρω δέον ὥπως συνεχίσῃ νὰ συμμορφοῖται τοῦλάχιστον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αἵτινες ἰσχύουν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ὡς ἀνω ἐργασιῶν. Ὑπάρχον πλοῖον εἰς μίαν τοιαύτην περίπτωσιν, κατὰ κανόνα, δέον ὥπως μὴ συμμορφοῦται εἰς μικροτέραν ἔκτασιν, πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὰ νέα πλοῖα, ἐκείνης ἢ ὁποία ὑφίστατο προγενεστέρως. Ἐπισκευαί,

μύνει υπ' όψιν κατά των προσορισμών της υποδιαιρέσεως του πλοίου.

- (ιι) Ἡ ἀνωτάτη ἐμφορτος ἱσαλός γραμμῆς υποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἱσαλός ἡ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ μέγιστον βίθισμα τὸ ἐπιτρεπόμενον ὑπὸ τῶν ἐφαρμοζομένων κανόνων υποδιαιρέσεως.
- (β) Τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μήκος τὸ μετρούμενον μεταξὺ τῶν ὀρθίων τῶν λαμβανόμενων εἰς τὰ ἄκρα τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἱσαλῶς γραμμῆς υποδιαιρέσεως.
- (γ) Τὸ πλάτος τοῦ πλοίου εἶναι τὸ μέγιστον πλάτος ἐξωθι τῶν νομέων, μετρούμενον ἐπὶ ἡ κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἱσαλῶς γραμμῆς υποδιαιρέσεως.
- (δ) Τὸ βίθισμα εἶναι ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μετρούμενη ἀπὸ τῆς ἀνω ὀψεως τῆς τρύπης μέχρι τῆς ἐμφόρτου ἱσαλῶς γραμμῆς υποδιαιρέσεως.
- (ε) Τὸ κατάστρωμα στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα μέχρι τοῦ ὁποῦ ἐξικονοῦνται τὰ ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα.

(στ) Ἡ γραμμὴ ὁρίου βυθίσεως εἶναι μία γραμμὴ χαρακτηρισμένη τουλάχιστον 76 χιλιοστόμετρα (ἢ 3 δακτύλους) κάτωθι τῆς ἀνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος στεγανῶν εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ἡ διαχωρισιμότης ἐνὸς χώρου εἶναι τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τοῦ χώρου τοῦτου, ὅπου δύναται νὰ πληρωθῇ δι' ὕδατος. Ὁ ὅγκος ἐνὸς χώρου, ὅστις ἐκτείνεται ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως, θὰ μετράται μόνον μέχρι τοῦ ὕψους τῆς γραμμῆς ταύτης.

(η) Ὡς χώρος μηχανῶν λαμβάνεται ὁ ἐκτεινόμενος ἀπὸ τῆς ἀνω ὀψεως τῆς τρύπης μέχρι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ μεταξὺ τῶν κυρίων ἐγκαρσίων στεγανῶν διαφραγμάτων ἂντινα ὀρίζουσι τοὺς χώρους τοὺς καταλαμβάνομενους ὑπὸ τῶν κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν προώσεως, τῶν λεβήτων τῶν χρησιμοποιομένων διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τῶν μονίμων γαιανθρακαποθηκῶν.

Εἰς περίπτωσιν ἀσυνήθους διατάξεως τῶν χώρων, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ καθορίσῃ τὰ ὅρια τῶν χώρων μηχανῶν.

(θ) Χῶροι ἐπιβατῶν εἶναι οἱ χώροι οἵτινες προορίζονται διὰ τὴν ἐνδιαιτήσιν καὶ χρῆσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐξαιρουμένων τῶν χώρων ἀποσκευῶν, ἀποθηκῶν, τροφιοποθηκῶν καὶ χώρων ταχυδρομείων. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Κανονισμῶν 4 καὶ 5, χῶροι εὐρισκόμενοι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσεως καὶ προοριζόμενοι διὰ τὴν ἐνδιαιτήσιν καὶ χρῆσιν τοῦ πληρώματος λογίζονται ὡς χώροι ἐπιβατῶν.

(ι) Εἰς πᾶσας τὰς περιπτώσεις οἱ ὅγκοι καὶ αἱ ἐπιφάνειαι θὰ υπολογίζωνται μέχρι τῶν ἐξωτερικῶν τῶν νομέων καὶ ζυγῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους.

ΜΕΡΟΣ Β' - ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ *

(Τό Μέρος Β' ἐφαρμόζεται μόνον ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐξαίρεσι τοῦ Κανονισμοῦ 19, ὅστις ἐφαρμόζεται καὶ ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων)

Κανονισμός 3

Κατακλύσιμον Μήκους

(α) Τὸ κατακλύσιμον μήκους εἰς πᾶν σημεῖον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου θέλει

* Ἀντὶ τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Μέρους οἱ Κανονισμοὶ υποδιαιρέσεως καὶ ἐνστάσεως ἐπιβατηγῶν πλοίων οἱ υλοθετηθέντες ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀσφαλείας Α. 265 (VIII) ὡς Ἰσοδύναμον τοῦ Μέρους Β' τοῦ Κεφαλαίου II τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1960, ἀνὰ νὰ χρησιμοποιῶνται ἐν ὅσον ἐφαρμοζόμενα πλήρως.

μετατροπῇ καὶ μετασκευαί μείζονος ἐκτάσεως καὶ ἐξυπλισμοῦ σχετικοῦ πρὸς τὰ ἀνωτέρω δέον ὅπως ἐμφανίζονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις διὰ νῆα πλοία εἰς τοιαύτην ἔκτασιν ὅταν ἡ Ἀρχὴ ὁμολογῇ ὡς ἐφαρμόσιμον καὶ λογικὴν.

(β) Διὰ τὰς σκοποὺς τοῦ Κεφαλαίου τούτου:

i) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον θεωρεῖται ὡς νέον, ἐφ' ὅσον ἡ τρύπη αὐτοῦ ἐτίθη κατά ἡ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκεται εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς ἢ φορτηγὸν πλοῖον, ἐφ' ὅσον ἡ μετασκευὴ τούτου εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἡρξάτο κατὰ ἡ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην. Πάντα τὰ λοιπὰ ἐπιβατηγὰ πλοία θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα ἐπιβατηγὰ πλοία.

ii) Φορτηγὸν πλοῖον θεωρεῖται ὡς νέον, ἐφ' ὅσον ἡ τρύπη αὐτοῦ ἐτίθη κατὰ ἡ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην εὐρίσκεται εἰς παρεμφερές πρὸς τὸ ἀνωτέρω στάδιον κατασκευῆς.

(γ) Ἡ Ἀρχὴ ἐφ' ὅσον ἤθελε κρίνει, δεῖ αἱ συνθήκαι ἀσφαλείας καὶ αἱ γενικώτεραι συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθίστανον τὴν ἐφαρμογὴν ἐδικῶν τινῶν διατάξεων τοῦ Κεφαλαίου τούτου ἀσκοποῦν ἢ μὴ ἀναγκαίαν, δύναται νὰ ἐξαίρεσιν τῆς ἐφαρμογῆς τούτων συγκεκριμένα πλοία ἢ κατηγορίας πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν χώραν τῆς, ἐφ' ὅσον ταῦτα δὲν ἀπομακρύνονται κατὰ τὸν πλοῦν πλέον τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τῆς πλησιεστερᾶς ξηρᾶς.

(δ) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων τὸ ὅποιον δύναται δινᾶται τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου III νὰ φέρῃ ἀριθμὸν προσωπῶν μείζονα τῆς προβλεπομένης χωρητικότητος τῶν ὁσισβίων λέμβων αὐτοῦ, τοῦτο ἰσχυροῦται νὰ συμμορφοῦται πρὸς τοὺς ἐδικούς κανόνας υποδιαιρέσεως, περὶ ὧν ἡ παράγραφος (ε) τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καὶ πρὸς τὰς ἐδικὰς διατάξεις σχετικὰς πρὸς τὴν διαχωρισιμότητα περὶ ὧν ἡ παράγραφος (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, ἐκτός ἐάν ἡ Ἀρχὴ, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὴν φύσιν καὶ τὰς συνθήκας τοῦ ταξιδίου, θεωρήσῃ ἐπαρκῆ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἄλλων διατάξεων τῶν Κανονισμῶν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ τοῦ Κεφαλαίου II-2 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ε) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς ἐδικὰ ταξίδια διὰ τὴν μεταφορὰν μεγάλων ἀριθμῶν ἐπιβατῶν ἐδικῶν ταξιδίων, ὡς λ.χ. ταξίδια προσκυνητῶν, ἡ Ἀρχὴ, ἐάν κρίνῃ ὅτι εἶναι πρακτικὸς ἀδύνατον νὰ ἐπιβῇ συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νὰ ἐξαίρεσιν τὰ πλοία ταῦτα, ὅταν ἀνήκουσιν εἰς τὴν χώραν τῆς ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων ἐκείνων, ἐὰν συμμορφοῦνται πλήρως πρὸς τὰς διατάξεις:

(i) τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν Συμφωνίαν τοῦ 1971 Κανόνων Ἐπιβατηγῶν Πλοίων Εἰδικῶν Μ. ἀφορῶν, καὶ

(ii) τῶν προσηρτημένων εἰς τὸ Πρωτόκολλον τοῦ 1973, Κανόνων Περί Ἀπαιτήσεων Χωρῶν, δι' ἐπιβατηγὰ Πλοία Εἰδικῶν Μεταφορῶν, ὅτε τοῦτο θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ.

Κανονισμός 2

Ὅροι

Ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου:

(α) (i) Ἐμφορτος ἱσαλός γραμμῆς υποδιαιρέσεως εἶναι ἡ ἱσαλός γραμμὴ ἡ λαμβανο-

βυθίσσεως.

- 11) Όταν η Αρχή πεισθή ότι η μέση διαχωρητικότητα ως αυτή προσδιορισθείσα από λεπτομερούς υπολογισμούς, είναι μικρότερα της διά του τύπου δεδομένης, τότε δύναται να γίνει χρήση της υπολογιστικής διά λεπτομερούς υπολογισμού. Διά τον υπολογισμόν τούτον αι διαχωρητικότητες των χώρων επιβατών, ως καθορίζονται εν τώ Κανονισμῷ 2 του Κεφαλαίου τούτου, θα λαμβάνονται ως 95, αι των χώρων φορτίου, γαιανθράκων και άποθρακωθῆκαί η δεξαμενών, ως 60, αι δὲ τῶν διπυθμένων δεξαμενῶν πετρελαίου καυσίμου, καὶ λοιπῶν δεξαμενῶν θα ὁρίζονται δι' ἑκάστην περιπτώσιν ὡς ἡρῶεν ἐντέλλεται ἡ Αρχή.

- (γ) Ἐκτός τῶν περιπτώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητικότης ἐφ' ὅλῳ τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου, τοῦ εὐρισκομένου πρῶραθεν (ἢ πρὸννηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, θα προσδιορίζεται διά τοῦ τύπου:

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

ἐνθα:

a = Ὅγκος χώρων επιβατῶν, ὡς ὁρίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἢ πρὸννηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καί

v = Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κατέστην τῆς γρημῆς ὅριου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἢ πρὸννηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν.

- (δ) Προκειμένου περὶ πλοίου, εἰς ὃ ἐπιτρέπεται, κατὰ τὴν παράγραφον (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου III, νὰ μεταφέρῃ ἀριθμὸν επιβατῶν ἀνώτερον τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων, ἐμβῶν του καὶ ὅπερ ὀφείλει, δυνάμει τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ I τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμμορφῶται πρὸς εἰδικὰ οἰκίσματα, ἡ ὁμοιόμορφος μέση διαχωρητικότης ἐφ' ὅλῳ τῶν τμημάτων τοῦ πλοίου πρῶραθεν (ἢ πρὸννηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν θα προσδιορίζεται διά τοῦ τύπου:

$$95 - 35 \frac{\beta}{v}$$

ἐνθα:

β = Ὁ ὄγκος τῶν χώρων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως καὶ ἀνωθεν τῆς ἐνωμένης τῶν ἐδρῶν, τοῦ ἐσωτερικοῦ πυθμένου ἢ τῶν ἀραιῶν δεξαμενῶν ἐνδοσπασίμως (peak tanks), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, οἷτινες διατίθενται καὶ χρησιμοποιοῦνται ὡς χώροι φορτίου, γαιανθράκαθοδήκαί η δεξαμεναὶ καυσίμου πετρελαίου, ἀποθήκας, ἀποθήκας ἀποσκευῶν, ταχυδρομικῶν σάκων, φρεάτια ἀλύσεων καὶ δεξαμεναὶ γλυκεῶς ὕδατος πρῶραθεν (ἢ πρὸννηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν, καί

v = Ὁ ὅλῳ πλοῦ, ὁ ὄγκος τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου κατέστην τῆς γρημῆς ὅριου βυθίσσεως πρῶραθεν (ἢ πρὸννηθεν) τοῦ χώρου μηχανῶν. Εἰς περιπτώσεις πλοίων χρησιμοποιουμένων εἰς μεταφοράς, καθ' ὅς τὰ ἐκτὴ φορτίου δὲν καταλαμβάνονται γενικῶς ἐπὶ σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου, οἷων τμήμα τῶν χώρων φορτίου θα συμπεριλαμβάνεται κατὰ τὸν ἰσολογισμόν τῶν (β).

- (ε) Εἰς περιπτώσιν καθ' ἣν ἡ διαρρυθμῆς τοῦ πλοίου, εἶναι ἀσυνήθη, ἡ Αρχή δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἢ νὰ ζητήσῃ λεπτομερῆ υπολογισμόν τῆς μέσης διαχωρητικότητος διά τὰ τμήματα πρῶραθεν ἢ πρὸννηθεν τῶν χώρων μηχανῶν. Διά τὸν ἰσολογισμόν τοῦ

ὁποιοῦται διά μεθόδου υπολογισμοῦ, ἥτις λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τὸ σχῆμα, τὸ βύθισμα καὶ ἄλλα χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου.

- (β) Εἰς πλοῖον μετὰ συνεχοῦς καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μήκος εἰς δεδομένον σημείον εἶναι τὸ μέγιστον τμήμα τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, ὅπερ, ἔχον ὡς κέντρον τὸ ἐν λογῇ σημείον, δύναται νὰ κατακλύσθῃ ὑπὸ τὰς ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ Κεφαλαίου τούτου καθοριζομένης προϋποθέσεως, χωρὶς τὸ πλοῖον νὰ βυθισθῇ πέραν τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως.

- (γ) 1) Ἐπὶ πλοίου μὴ ἔχοντος συνεχῆς καταστρώμα στεγανῶν διαφραγμάτων, τὸ κατακλύσιμον μήκος εἰς οἰονδήποτε σημείον δύναται νὰ προσδιορισθῇ δι' ὑποθετικῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως, ἥτις εἰς αὐδὲν σημείον εἶναι χαμηλότερον τῶν 76 χιλιοστομέτρων (ἢ 3 δακτύλων) κάτωθεν τῆς ὡς ἄνω ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν πλευρὰν μέχρι τοῦ πλοίου τὰ ἐν λογῇ στεγανὰ διαφράγματα καὶ τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα διατηροῦνται στεγανὰ.

- (ii) Ὅταν τμήμα τῆς υποθετικῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως εἶναι αἰσθητῶς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος μέχρι τοῦ ὅπου ἐκτείνονται τὰ στεγανὰ διαφράγματα, ἡ Αρχή δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ περιορισμένην μείωσιν τῆς στεγανότητος τῶν τμημάτων ἐκείνων τῶν διαφραγμάτων, ὅτινα κείνται ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως καὶ ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος.

Κανονισμός 4 Διαχωρητικότης

- (α) Αἱ ἐν τῷ Κανονισμῷ 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἀναφερόμεναι ὁριζήσονται προϋποθέσεις ἀφορῶσαι τὰς διαχωρητικότητας τῶν χώρων τῶν κάτωθι τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως.

Κατὰ τὸν προσδιορισμόν τοῦ κατακλύσιμου μήκους, δέον νὰ λαμβάνηται μία μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητικότης καθ' ὅλον τὸ μήκος ἐκαστοῦ τῶν ἀκολουθῶν τριῶν τμημάτων τοῦ πλοίου κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως.

- i) Τοῦ χώρου μηχανῶν ὡς οὗτος ὠρίσθη εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου.

- ii) Τοῦ τμήματος πρῶραθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

- iii) Τοῦ τμήματος πρὸννηθεν τοῦ χώρου μηχανῶν.

- (β) (i) Ἡ μέση ὁμοιόμορφος διαχωρητικότης καθ' ὅλην τὴν ἑκτασιν τοῦ χώρου μηχανῶν δέον νὰ υπολογίζεται διά τοῦ τύπου:

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

ἐνθα:

a = Ὅγκος τῶν χώρων επιβατῶν, ὡς ὁρίζονται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, τῶν εὐρισκομένων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως καὶ ἐντός τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, οἷτινες διατίθενται διά φορτίου, γαιανθράκας ἢ ἄλλα.

c = Ὅγκος τῶν χώρων τῶν υποφραγμάτων κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὅριου βυθίσσεως καὶ ἐντός τῶν ὀρίων τοῦ χώρου μηχανῶν, οἷτινες διατίθενται διά φορτίου, γαιανθράκας ἢ ἄλλα.

v = Ὁλόκληρος ὁ ὄγκος τοῦ χώρου μηχανῶν κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὅριου

τον ή διαχωρητότητας των χώρων έπιβατών, ως όρίζονται εν τώ Κανονισμώ 2 του παρόντος Κεφαλαίου, θά λαμβάνεται ως 95, ή των χώρων των περιεχόντων τας μηχανάς ως 85, ή όλων των χώρων φορτίου, γαιανθράκων και άποθιγκών ως 60, ή δέ των διπλωμένων, των δεξαμενών πετρελαίου καυσίμου και λοιπών δεξαμενών θά όρίζεται εις άριθμόν, όστις θά τυγχάνη της έγκρίσεως της Αρχής εις έκάστην περίπτωσιν.

(στ) Έάν ύπόφωραμά τι εύριστόμενον μεταξύ δύο έγκασιών στεγανών ή κυρίων διαφωγμάτων περιλαμβανά χώρον τινά έπιβατών ή πληρώματος, όλόκληρον τό ύπόφωραμά τοϋτο θά λογίζεται ως χώρος έπιβατών, πλην παντός χώρου τελείως περιωγμένου διά μονίμων καλυβδίων διαφωγμάτων και προοριζόμενου δι άλλους σκοπούς. Έάν, έν τούτοις, ό χώρος έπιβατών ή πληρώματος είναι τελείως περιωγμένος διά μονίμων καλυβδίων διαφωγμάτων, μόνον ό οδτω περιωργαμένος χώρος δέον νά λογίζεται ως χώρος έπιβατών.

Κανονισμός 5

Έπιτρεπόμενον μήκος διαμερισμάτων

(α) Τά πλοία δέον νά είναι όσον τό δυνατόν ικανοποιητικώς ύποδητημένα, λαμβανομένης υπ' όψιν της φύσεως της ύπηρεσίας δι' ήν προορίζονται. Ο βαθμός ύποδητισεως θά ποικίλῃ ανάλογως τοϋ μήκους τοϋ πλοίου και της ύπηρεσίας δι' ήν προορίζεται και εις τοιοϋτον τρόπον ώστε ό άνώτατος βαθμός ύποδητισεως νά άνταποκρίνεται πρώτος τά πλοία μεγίστου μήκους, χρησιμοποιούμενα κυρίως διά μεταφοράς έπιβατών.

(β) Συντελεστής ύποδητισεως. Τό μέγιστον έπιτρεπόμενον μήκος διαμερισμάτος τινος, έχοντος τό κέντρον αυτού εις οιοδήποτε σημείον τοϋ μήκους τοϋ πλοίου, εύρίσκειται εκ τοϋ κατακλισίμου μήκους πολλαπλασιαζόμενον επί συντελεστήν τινά καλούμενον «συντελεστήν ύποδητισεως». Ο συντελεστής ύποδητισεως έξαρτάται εκ τοϋ μήκους τοϋ πλοίου και δι' έν δεδομένον μήκος μεταβάλλεται ανάλογως της φύσεως της ύπηρεσίας δι' ήν τό πλοίον προορίζεται. Ο συντελεστής ούτος βαίνει μειούμενος προοδευτικώς και κατά τρόπον συνεχή:

i) Σύν τη αύξήσει τοϋ μήκους τοϋ πλοίου, και

ii) από ενός συντελεστοϋ Α, εφαρμοζόμενου επί πλοίων πρωτίστως προοριζόμενων διά μεταφοράς φορτίων, εις συντελεστήν Β εφαρμοζόμενον επί πλοίων πρωτίστως προοριζόμενων διά μεταφοράς έπιβατών.

Αί μεταβολαί των συντελεστών Α και Β έξοφράζονται διά των κατωτέρω τύπων (I) και (II), ένθα L είναι τό μήκος τοϋ πλοίου, ως τοϋτο όρίζεται εν τώ Κανονισμώ 2 τοϋ παρόντος Κεφαλαίου.

L εις μέτρα

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ μέτρα και άνω}) \dots\dots\dots (I)$$

L εις πόδας

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ πόδες και άνω})$$

L εις μέτρα

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ μέτρα και άνω}) \dots\dots\dots (II)$$

L εις πόδας

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ πόδες και άνω})$$

(γ) Κριτήριον ύπηρεσίας. Δι' έν πλοίον δεδομένου μήκους, ό άριμύζων συντελεστής ύποδητισεως προσδιορίζεται τη βοηθεία Δείκτου Κριτηρίου 'Υπηρεσίας (εφεξής καλούμενου Δείκτου Κριτηρίου) συμφώνως προς τούς κάτωθι τύπους (III) και (IV), ένθα:

C₁ = Δείκτης Κριτηρίου.

L = Τό μήκος τοϋ πλοίου, ως όρίζεται εν τώ Κανονισμώ 2 τοϋ παρόντος Κεφαλαίου.

M = Ο όγκος τοϋ χώρου μηχανών, ως όρίζεται εν τώ Κανονισμώ 2 τοϋ παρόντος Κεφαλαίου, σύν τη προσθήκη τοϋ όγκου όλων των μονίμων δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου των ύπαρχουσών άνωθεν τοϋ έσωτερικοϋ πυθμένου και πρώταθεν ή πρύνηθεν τοϋ χώρου μηχανών.

P = 'Ολόκληρος ό όγκος των χώρων έπιβατών κάτωθι της γραμμής όριου βυθίσσεως, ως όρίζεται εν τώ Κανονισμώ 2 τοϋ παρόντος Κεφαλαίου.

V = 'Ο όλος όγκος τοϋ πλοίου κάτωθι της γραμμής όριου βυθίσσεως.

P₁ = Τό γινόμενον ΚΝ ένθα:

N = 'Ο άριθμός έπιβατών, δι' όν πρόκειται τό πλοίον νά λάβῃ πιστοποιητικόν, και

K έχει τας εξής τιμάς:

Τιμή Κ

Μήκος εις μέτρα και όγκοι εις κυβικά μέτρα..... 0,056 L

Μήκος εις πόδας και όγκοι εις κυβικούς πόδας..... 0,6 L

Έάν τό γινόμενον τοϋ ΚΝ είναι μεγαλύτερον τοϋ άθροίσματος P και τοϋ όλου όγκου των πραγματικών χώρων έπιβατών, των άνωθεν της γραμμής όριου βυθίσσεως, ως τιμή διά τό P₁ νά ληφθῇ τό άνωτέρω άθροίσμα ή τά 2/3 ΚΝ, οιοδηήκατε εκ των δύο εις ναι τό μεγαλύτερον.

Όταν τό P₁ είναι μεγαλύτερον τοϋ P

$$C_1 = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (III)$$

και εις τας λοιπάς περιπτώσεις

$$C_1 = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (IV)$$

Διά πλοία μή έχοντα συνεχές κατάστρωμα στεγανών διαφωγμάτων, οι όγκοι λαμβάνονται μέχρι των γραμμών όριου βυθίσσεως, αττινες ελήφθησαν υπ' όψιν κατά τον προσδιορισμόν των κατακλισίμων μηχανών.

(δ) Κανόνες ύποδητισεως πλοίων μή ύπαγομένων εις την παράγραφον (ε) τοϋ παρόντος Κανονισμοϋ.

(i) 'Η ύποδητισεις πρύνηθεν τοϋ διαφωγμάτος συγκρούσεως των πλοίων μήκους 131 μέτρων (ή 430 ποδών) και άνω, των έχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ή μικρότερον, δέον νά προσδιορίζεται επί τη βάσει τοϋ συντελεστοϋ Α τοϋ δεδομένου διά τοϋ τύπου (I), των έχόντων δείκτην κριτηρίου 123 και άνω επί τη βάσει τοϋ συντελεστοϋ Β τοϋ δεδομένου διά τοϋ τύπου (II) και των έχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ 23 και 123 επί τη βάσει τοϋ συντελεστοϋ F

εύρισκόμενου διά γραμμικής παρεμβολής μεταξύ των συντελεστών Α και Β, τη βοήθειά του τύπου:

$$F = A - \frac{(A - B)(C - 23)}{100} \dots \dots \dots (V)$$

Ούχ ἤττον, όταν ὁ δείκτης κριτηρίου εἶναι ἴσος ἢ μεγαλύτερος τοῦ 45, συγκρίνων δέ, ὁ συντελεστὴς ὑποδιαίρεσεως δατὶς δίδεται ὑπὸ τοῦ τύπου (V) εἰς πλοῖον πρῶτονθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως τοῦ 0,5, ἡ ὑποδιαίρεσις τοῦ συντελεστοῦ ὑποδιαίρεσεως 0,5. * Ἐάν ὁ συντελεστὴς F εἶναι κατωτέρως τοῦ 0,40 καὶ ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστὴς F διὰ διαμέρισμα τοῦ χώρου μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἡ ὑποδιαίρεσις τοῦ διαμερίσματος τούτου δύναται νὰ προσδιορισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπιρροῆς τοῦ συντελεστοῦ, δατὶς ὁμοῦ δέον νὰ μὴ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ 0,40.

(ii) * Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῶτονθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν), ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 79 μέτρων (ἢ 260 ποδῶν) ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς S, ἐνθα:

$$S = \frac{3,574 - 25L}{13} \quad (L \text{ εἰς μέτρα}) = \frac{9,382 - 20L}{34} \quad (L \text{ εἰς πόδας})$$

δεδόναι προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐκείνων δεικτῶν κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ B διδομένου διὰ τοῦ τύπου (II), τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξύ S καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὐρισκόμενου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μετὰ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ B, χρησιμοποιουμένου τοῦ τύπου:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C - S)}{123 - S} \dots \dots \dots (VI)$$

(iii) * Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῶτονθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) ἀλλ' οὐχὶ μικροτέρου τῶν 79 μέτρων (ἢ 260 ποδῶν), ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατωτέρου τοῦ S, καὶ ὁμοῦ πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 79 μέτρων (ἢ 260 ποδῶν), δέον νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτός ἐάν ὁ Ἀρχὴ, εἰς τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην περίπτωση, πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ συντελεστὴς οὗτος εἰς ἐν ολονδήποτε μέτρος τοῦ πλοίου, ὅπότε ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισίν τινα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων.

(iv) Αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (III) τῆς παρούσης παραγράφου θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπίσης ἐπὶ πλοίων οἰουδήποτε μήκους, ἀτινα πρόκειται νὰ λάβουν πιστοποιητικὸν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν ὑπερβαίνοντος τοῦ 12, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντος τῶν μικρότερον ἐκ τῶν δύο ἐξ ἑξῆς ἀριθμῶν:

$$\frac{L^2}{650} \quad (L \text{ εἰς μέτρα}) = \frac{L^2}{7000} \quad (L \text{ εἰς πόδας})$$

ἢ 50 οἰσοδήποτε εἶναι ὁ μικρότερος.

Ἐξαιρῶν πάντως ὑποκατάστατος πλοῖον εἰς δ' ἐπιτρέσσεται, ὡς καὶ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ Κεφαλαίου III νὰ μεταφέρωνται ἀριθμὸν πλοίων κατωτέρου τῆς γαλῶν (δ) τοῦ Κανονισμοῦ I τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νὰ συμπεριλαμβάνονται πρὸς ἀλλὰ δὲ διατάξεις:

(i) Διὰ πλοῖα χρησιμοποιούμενα κυρίως εἰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν, ἡ ὑποδιαίρεσις πρῶτονθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, δέον νὰ προσδιορίζεται διὰ τοῦ συντελεστοῦ 0,50 ἢ διὰ τοῦ συντελεστοῦ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐφ' ὅσον εἶναι κατωτέρου τοῦ 0,50.

(2) Διὰ πλοῖα, ὡς τὰ ἀνωτέρω, μήκους μικροτέρου τῶν 91,5 μέτρων (ἢ 300 ποδῶν), ἐάν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ τηρηθῇ ὁ τοιοῦτος συντελεστὴς εἰς ἐν διαμέρισμα, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὁμοῦ τὸ μήκος τοῦ διαμερίσματος τούτου ὑπολογισθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπιρροῆς τοῦ συντελεστοῦ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ὁ χρησιμοποιούμενος συντελεστὴς εἶναι ὁ μικρότερος ἀπὸ δ, τι πρακτικῶς καὶ λογικῶς ἐπιτρέπονται περιστάσεις.

(ii) * Ἐάν εἰς περίπτωσιν οἰουδήποτε πλοίου μήκους μικροτέρου ἢ οὐχὶ τῶν 91,5 μέτρων (ἢ 300 ποδῶν), ἡ ἀνάγκη μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοτήτων φορτίου καθιστᾷ πρακτικῶς ἀδύνατον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑποδιαίρεσεως πρῶτονθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τοῦ 0,50, ὁ ἔσχατος τοῦ διαφράγματος βαθμὸς ὑποδιαίρεσεως πρῶτονθεν πρὸς τὰς ἐπομένους ὑποπαραγράφους (I) ἕως (5), ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, ὅπου ὁ Ἀρχὴ ἠθέλει πεισθῇ ὅτι ἡ ἐμμονὴ ἐπὶ τῆς αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς ἀπὸ οἰσὺν διὰ τῶν ὁπερὶ τῶν ἀδικαιολογήτων, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἑφαρμογὴν ἀπὸ οἰσὺν τῆς, ἀλλὰ μὴ μειοῦσαν τὴν γενικὴν ἀποτελεσματικότητα τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(i) Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ αἱ σχετιζόμεναι πρὸς τὸν δείκτην κριτηρίου, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται μετὰ τὴν ἐξαιρέσιν ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς τιμῆς τοῦ P, τὸ K δέον νὰ ἔσῃ, δατὶς ἐπιβάτας μετὰ κλίνης, τὴν μεγαλύτεραν ἐκ τῶν δύο ἐπομένων τιμῶν, δηλαδή εἴτε τὴν καθοριζομένην τιμὴν ἐν τῇ παραγράφῳ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ 3,55 κυβικὰ μέτρα (ἢ 125 κυβικὸς πόδας), διὰ δὲ τοῦς ἄνω κλίνης ἐπιβάτας τὸ K δέον νὰ ἔσῃ τὴν τιμὴν τῶν 3,55 κυβικῶν μέτρων (ἢ 125 κυβικῶν ποδῶν).

(2) * Ὁ συντελεστὴς B ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἴη, νὰ ἀντικαθίσταται διὰ τοῦ συντελεστοῦ BB προσέκλιοντος διὰ τοῦ ἑπομένου τύπου:

L εἰς μέτρα

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ καὶ ἄνω})$$

L εἰς πόδας

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ καὶ ἄνω})$$

(3) * Ἡ ὑποδιαίρεσις πρῶτονθεν τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως πλοίων μήκους 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) καὶ ἄνω τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 23 ἢ ὀλιγώτερον, θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ A τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου (I) ἐν παραγράφῳ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB τοῦ δεδομένου διὰ τοῦ τύπου τοῦ ἐδαφίου (II) 23 καὶ 123, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F τοῦ εὐρισκόμενου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξύ τῶν συντελεστῶν A καὶ BB τῇ βοήθειά τοῦ κατωθὶ τύπου:

$$F = A - \frac{(A - BB)(C - 23)}{100}$$

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι ἐάν ὁ οὗτος εὐρισκόμενος συντελεστὴς F εἶναι

μέχρι του καταστρωματος του αντιστοιχούντος εις την ανωτέραν γραμμην δρίου βυθίσσεως και όλα τα ανοίγματα επί του εξωτερικού περιβλήματος τά εύρισκόμενα κάτωθι του καταστρώματος τούτου καθ' όλον τὸ μήκος του πλοίου, θεωρηθῶσιν ὅτι εὑρίσκονται ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου τούτου, κάτωθι τῆς γραμμῆς δρίου βυθίσσεως, καί

(ii) Τὰ δύο διαμερίσματα τὰ παρακείμενα εἰς τὴν βαθμίδα τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων εἶναι ἕκαστον ἐντός τῶν ὁρίων τοῦ ἐπιτρομένου μήκους τοῦ ἀνταποκρινομένου εἰς τὰς ἀντιστοιχίας τῶν γραμμῶν δρίου βυθίσσεως καὶ ἐπιπροσθέτως τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρομένου μήκους, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῆς κατωτέρας γραμμῆς δρίου βυθίσσεως.

(β) Διαμερίσματι δύναται νὰ ὑπερβαίῃ τὸ ἐπιτροπόμενον μήκος τὸ ὀριζόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ συνδεδεασμένον μήκος ἑκάστου ζεύγους παρακείμενων διαμερισμάτων πρὸς τὰ ὅποια τὸ ἐν λόγω διαμερίσματι εἶναι κοινόν, δὲν ὑπερβαίνει τὸ κατακλύσιμον μήκος ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρομένου μήκους, οἰονδήποτε ἐκ τῶν δύο εἶναι τὸ μικρότερον.

(ii) Ἐάν τὸ ἐν ἐκ τῶν δύο παρακείμενων διαμερισμάτων εἰσίσταται ἐντός τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ τὸ ἕτερον εὑρίσκεται ἐκτός τοῦ χώρου μηχανῶν, ἢ δὲ μέση διαχωρητικὴ τοῦ τμήματος τοῦ πλοίου ἐν φ' εἰσίσταται τὸ δεύτερον διαφέρει τῆς τοῦ χώρου μηχανῶν, τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων δέον νὰ διορθοῦται, λαμβανομένης ὡς βάσεως τῆς μέσης τιμῆς τῶν διαχωρητικῶν τῶν δύο τμημάτων τοῦ πλοίου ἐντός τῶν ὁρίων κείνται τὰ δύο διαμερίσματα.

(iii) Ὄταν τὰ δύο παρακείμενα διαμερίσματα ἔχωσι διαφορετικὰς συντελεστικὰς ὑποδιαίρεσεως, τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων προσδιορίζεται κατ' ἀναλογίαν.

(γ) Εἰς πλοία μήκους 100 μέτρων (ἢ 330 ποδῶν) καὶ ἄνω, ἐν τῶν κυρίων ἐγκαρσιῶν διαφραγμάτων πρὸς τὴν ὑπὸν ὑπὸν τῶν διαφραγμάτων συγκρούσεως, δέον νὰ τοποθετηθῇ εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς πρωραίας ὀρθῆς μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ ἐπιτροπόμενον μήκος.

(δ) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ ἔχει ἐσοχὴν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, πάντα τὰ τμήματα τῆς ἐσοχῆς εὑρίσκονται ἐσωτερικῶς κατακορυφῶν ἐπιφανειῶν εἰς ἀφ' ἑτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, εὑρίσκονται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος ἴσην πρὸς τὸ ἐν πέμπτῳ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὡς τοῦτο ὀρίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ μετρούμενη καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὕψος τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσάλου γραμμῆς τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(ε) Κύριον ἐγκάρσιον διάφραγμα δύναται νὰ σχηματίζῃ βαθμίδα, ἐν πληροῖ ἐν τῶν ἀκολουθῶν ὁρων.

(i) Τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο διαμερισμάτων τῶν χωριζομένων ἀπὸ τοῦ ἐν προκειμένῳ διαφράγματος, μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 90 τοὺς ἑκατὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους ἢ τὸ διπλάσιον τοῦ ἐπιτρομένου μήκους, ἐκτός ἐάν, προκειμένου περὶ πλοίων ἐχόντων συντελεστήν ὑποδιαίρεσεως ἀνωτέρον τοῦ 0,9 τὸ συνδεδεασμένον μήκος τῶν δύο ἐν προκειμένῳ διαμερισμάτων, δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἐπιτροπόμενον μήκος.

(ii) Ὑπάρχει πρόσθετος ὑποδιαίρεσις παρὰ τὴν βαθμίδα, εἰς τρόπον ὅστε νὰ τηρῇται ὁ αὐτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας, οἷος θὰ ὑπῆρχε μετὰ ἐπιπέδου διαφράγματος.

κετώτερος τοῦ 0,50 ὁ χρησιμοποιοῦμενος συντελεστής θὰ εἶναι ὁ μικρότερος τῶν δύο ἀριθμῶν, δηλαδὴ εἴτε 0,50 ἢ ὁ συντελεστής ὁ ὑπολογισθεὶς συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ὑποπαραγράφου (δχι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(4) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρὸς τὴν ὑπὸν τῶν διαφραγμάτων συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) ἄλλ' οὐχὶ μικρότερου τῶν 55 μέτρων (ἢ 180 ποδῶν) τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου ἴσον πρὸς τὸ S' ἔνθα:

$$S' = \frac{3,712 - 25L}{19} \quad (L \text{ εἰς μέτρα})$$

$$S' = \frac{1,950 - 4L}{10} \quad (L \text{ εἰς πόδας})$$

θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, τῶν ἐχόντων δείκτην κριτηρίου 123 καὶ ἄνω ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ BB διδομένου διὰ τοῦ τύπου τοῦ ἑδαφίου (II) (2) τῆς παρούσης παραγράφου, τῶν δὲ ἐχόντων δείκτην κριτηρίου μεταξὺ S_1 καὶ 123 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συντελεστοῦ F εὑρισκόμενου διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς μεταξὺ τῆς μονάδος καὶ τοῦ συντελεστοῦ BB τῇ βοηθείᾳ τοῦ τύπου:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(Cs - S')}{123 - S'}$$

ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι εἰς ἐκάστην τῶν δύο τελευταίων περιπτώσεων, ἐάν ὁ ὅπως εὑρεθησόμενος συντελεστής εἶναι κατώτερος τοῦ 0,50, ἢ ὑποδιαίρεσις δύναται νὰ προσδιορισθῇ διὰ συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τοῦ 0,50.

(5) Ἡ ὑποδιαίρεσις πρὸς τὴν ὑπὸν τῶν διαφραγμάτων συγκρούσεως πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 131 μέτρων (ἢ 430 ποδῶν) ἄλλ' οὐχὶ μικρότερου τῶν 55 μέτρων (ἢ τῶν 180 ποδῶν) ἐχόντων δείκτην κριτηρίου κατώτερον τοῦ S_1 καὶ ὅλων τῶν πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 55 μέτρων (ἢ τῶν 180 ποδῶν) θὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ ἴσου πρὸς τὴν μονάδα, ἐκτός ἐάν ἢ Ἀρχὴ ἤθελε πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ ὁ συντελεστής οὗτος εἰς ὁρισμένα διαμερίσματα, ὁπότε αὐτὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ παρέκκλισίν τινα, ἐν ὁσῶν μετὰ τὰ διαμερίσματα ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἡ παρέκκλισις αὕτη δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν περιστάσεων, ἄλλ' ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως τὸ ἀκρότατον πρὸς πρὸς τὴν ὑπὸν τῶν διαμερισμάτων καὶ ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα πρῶτα διαμερίσματα (μεταξὺ τοῦ διαφράγματος συγκρούσεως καὶ τοῦ πρηναιῶν ἀκρου τῶν χώρων μηχανῶν) δὲν θὰ ἔχωσι μήκος ὑπερβαῖνον τὸ κατακλύσιμον μήκος.

Κανονισμὸς 6

Εἰδικὰ κανόνες ἀπορῶντες τὴν ὑποδιαίρεσιν.

(α) Ὄταν εἰς ἐν ἢ πλείονα τμήματα τοῦ πλοίου, τὰ στεγανὰ διαφράγματα ἐξικινούνται μέχρις ἐνός ὑψηλοτέρου καταστρώματος ἢ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τμήμα τοῦ πλοίου καὶ εἶναι ἐπιθυμητὸν ὅπως προκύψῃ ὠφέλεια ἐκ τῆς εἰς ὕψος ἐπεκτάσεως ταύτης τῶν διαφραγμάτων, δύναται κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κατακλύσιμου μήκους, νὰ γίνῃ χρῆσις, κεχωρισμένων γραμμῶν δρίου βυθίσσεως δι' ἕκαστον τῶν τμημάτων τούτων τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως:

(i) Αἱ πλευραὶ τοῦ πλοίου ἐπεκτείνωνται καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου

και (στ) του παρόντος Κανονισμού, οτινες υπολογισμοί λαμβάνονται υπ' όψιν τās αναλογίας και τās χαρακτηριστικά του σχεδίου του πλοίου, ως και τήν διάταξιν και διαμόρφωσιν τών υποστάντων βλάβην διαμερισμάτων. Κατά τήν εκτέλεσιν τών υπολογισμών τούτων, τó πλοϊόν δέον νά θεωρηται ότι εύρισκται υπό τās χειρίστας προσδοκώμενās συνθήκας λειτουργίας από άπóνεως εύσταθιούς.

(ιι) Όταν προτίθενται νά εγκατασταθούιν κατωτρώματα, έσωτερικά περιβλήματα, ή διαμήκη διαφράγματα έπαρκούς στεγανότητας πρós τόν αέρα, νά περιορίζωσι σημαντικώς τήν είσοδόν ύδατος, ή Αρχή δέον νά πείθεται ότι κατά τούς υπολογισμούς έληφθησαν έπαρκώς υπ' όψιν οι τοιαύτοι περιερισμοί.

(ιιι) Είς περίπτωσην κατά τήν όποιαν ή Αρχή έχει αμφιβολίας ως πρós τήν έκτασιν, ήτοι τό όριον τής εύσταθείας κατόπιν βλάβης, δύνανται νά ζητήσῃ τήν έρευναν ως πρós τό σημείον τούτο.

(γ) Διά τόν υπολογισμόν τής εύσταθείας έν περιπτώσει βλάβης, αλ διαχωρητότητες όγκου και έπιφανείας δέον νά είναι γενικώς αλ εξής:

Χώροι	Διαχωρητότης
Προοριζόμενοι διά φορτίον, γαιάνθρακα ή άκόθικας έφοδών.	60
Καταλαμβάνόμενοι υπό ένδαιτημάτων	95
Καταλαμβάνόμενοι υπό μηχανών	85
Προοριζόμενοι δι' ύγρo	0 ή 95°

Μεγαλύτερα διαχωρητότητες έπιφανείας όσον νά λαμβάνωνται διά τούς χώρους εκείνους οτινες είναι είς τήν περιοχήν τής έπιφανείας του ύδατος μετά τήν ζημίαν, και δέν περιέχουσιν σημαντικών όριθμών ένδαιτημάτων ή μηχανών, καθώς και χώροι όστινες δέν καταλαμβάνονται γενικώς υπό σημαντικώς ποσότητας φορτίου ή έφοδών.

(δ) Η ύποτιθεμένη έκτασις ζημίας δέον νά είναι ως εξής:

(i) Διαμήκης έκτασις: 3,05 μέτρα (ή 10 πόδες) σύν 3 τοίς έκατόν του μήκους του πλοίου ή 10,67 μέτρα (ή 35 πόδες), οιαδήποτε έκ των ό.ω. είναι ή μικρότερη. Όταν ό απαιτούμενος συντελεστής υποδιαίρεσεως είναι 0,33 ή μικρότερος, ή ύποτιθεμένη διαμήκης έκτασις τής ζημίας θά αύξάνεται όσον άπειλείται, είς τρόπον ώστε νά περιλάβῃ όλο σι νεχόμενα κύρια έγκατα σι εναντία όρισμένα φράγματα.

(ιι) Έγκατορία έκτασις (μετρούμενη έκ τούς έσωτερικούς τής πλευράς του πλοίου κατ' όρθας γωνίας πρós τήν μέσση γραμμήν είς τό ύψος τής άνωτάτης έμφόρου του ισάλου γραμμής τής υποδιαίρεσεως): Η άπόστασις τού ένός πέμπτου του πλάτους του πλοίου, ως τούτο καθορίζεται έν τῷ Κανονισμῷ 2 του παρόντος Κεφαλαίου, και

(ιιι) Κάθετος έκτασις: από τής άνω άκμής τής πρόπιδος πρós τή άνω άπειρορίστου.

(iv) Έάν βλάβη μικρότερος έκτάσεως τής ύποτιθεμένης είς τās προηγούμενα έ-
δάφια (i), (ii) και (iii) τής παρούσης παραγράφου (δ) ήσθε συντελεστές τήν

• ορίζεται έκ των δύο όρισμένων παραγράφων πρós τās αλ εν ύποτιθεθείς συνθήκας

(ιιι) Τó διαμέρισμα, άνωθεν του όποιου εκτείνεται ή βαθμύς, μή υπερβαίνει τό έπι-
τρεπόμενον μήκος τό άντιστοιχούν πρós μίαν γραμμήν όριου βυθίσσεως λαμ-
βανομένην 76 χιλιοστόμετρα (ή 3 δακτύλους) κάτωθι τής βαθμίδος.

(στ): Όταν κύριον έγκάρσιον διάφραγμα παρουσιάζῃ έσοχήν ή σχηματίξῃ βαθμίδα,
δέν διά τόν υπολογισμόν τής ύποδιαίρεσεως, νά λαμβάνηται υπ' όψιν έν ισοδύναμον
έπίπεδον διάφραγμα.

(ζ) Έάν ή άπόστασις μεταξύ δύο παρακειμένων κυρίων έγκαρίων διαφραγμάτων ή τών
ισοδύναμων πρós αυτά επίπεδων διαφραγμάτων, ή άπόστασις μεταξύ τών έγκαρ-
σιων επίπεδων τών διερχομένων διά τών πλησιεστέρων σημείων τών βαθμίδων τών
διαφραγμάτων είναι μικρότερα τών 3,05 μέτρων (ή 10 πόδων) σύν 3 τοίς έκατόν του
μήκους του πλοίου, ή τών 10,67 μέτρων (ή 35 πόδων), οιοδήποτε είναι τό μικρότερον,
τότε μόνον έν εκ τών διαφραγμάτων τούτων θά λογίζεται ως άποτελούν μέρος τής υπο-
διαίρεσεως του πλοίου, συμφώνως πρós τούς όρισμούς του Κανονισμού 5 του παρόντος
Κεφαλαίου.

(η) Όταν κύριον έγκάρσιον στεγανόν διάφραγμα περιέχῃ τοπικήν ύποδιαίρεσιν και
ή Αρχή πείσθῃ ότι, μετά βλάβην τής πλευράς του πλοίου, λαμβανομένην καθ' ύπόθε-
σιν και έκτεταμένην έκ μήκους 3,05 μέτρων (ή 10 πόδων) σύν 3 τοίς έκατόν του μή-
κους του πλοίου ή 10,67 μέτρων (ή 35 πόδων) οιοδήποτε είναι τό μικρότερον, όλόκλη-
ρος ό όγκος του κυρίου διαμερίσματος δέν θέλει κατακλυσθῇ, δύνανται νά έπιτρέψῃ ά-
νάλογον έπαύξισιν του έπιτρεπόμενου μήκους, όπερ θά άνητέιτο έλλας διά τό έν λόγω
διαμέρισμα. Έν τοιαύτῃ περιπτώσει ό όγκος τής έφεδρικής άντώσεως, ό λαμβανόμε-
νος έκ τής μή βεβλαμμένης πλευράς, δέν δύνανται νά είναι μεγαλύτερος του όγκου του
λαμβανόμενου έκ τής βεβλαμμένης τοιαύτης.

(θ) Όταν ό απαιτούμενος συντελεστής ύποδιαίρεσεως είναι 0,50 ή μικρότερος, τό
συνδεδεσμένον μήκος δύο παρακειμένων διαμερισμάτων δέον νά μή υπερβαίνει τό
κατακλυσσον μήκος.

Κανονισμός 7

Εύστάθεια πλοίων έν περιπτώσει βλάβης

(α) Δέον νά προβλεφθῇ έπαρκής εύστάθεια διά τό πλοϊόν είς τήν άθικτον κατάστα-
σιν, ώστε δι' όλας τās συνθήκας ύπηρεσίας του νά δύνανται άντιμετωπίξῃ τό τελικόν
στάδιον κατακλύσεως οιοδήποτε κυρίου διαμερίσματος του όποιου τό μήκος άπαι-
τείται νά είναι έντός του κατακλυσσίου μήκους.

Όταν δύο παρακειμένα κύρια διαμερίσματα χωρίζονται διά διαφράγματος μετά
βαθμίδος, συμφώνως πρós τās διατάξεις του έδαφου (εχ) του Κανονισμού 6 του πα-
ρόντος Κεφαλαίου, ή εύστάθεια είς τήν άθικτον κατάσταση δέον νά είναι τοιαύτη,
ώστε νά δύνανται νά άνθέξῃ τήν κατάκλυσιν τών δύο τούτων παρακειμένων κυρίων δια-
μερισμάτων.

Όταν ό απαιτούμενος συντελεστής στεγανής ύποδιαίρεσεως είναι 0,50 ή
μικρότερος, αλλά μεγαλύτερος του 0,33, ή εύστάθεια είς τήν άθικτον κατάσταση δέον
νά είναι τοιαύτη ώστε νά δύνανται νά άνθέξῃ τήν κατάκλυσιν δύο οιοδήποτε παρακει-
μένων κυρίων διαμερισμάτων.

Όταν ό απαιτούμενος συντελεστής ύποδιαίρεσεως είναι 0,33 ή μικρότερος, ή εύ-
στάθεια είς τήν άθικτον κατάσταση δέον νά είναι τοιαύτη ώστε νά δύνανται νά άνθέξῃ
τήν κατάκλυσιν τριών οιοδήποτε παρακειμένων κυρίων διαμερισμάτων.

(β) (i) Αι άπαιτήσεις τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού θά προσέκρι-
ζονται δι' ύπολογισμών συμφώνως πρós τās έπομένως παραγράφους (γ), (δ)

δημιουργίαν σοβαροτέρων συνθηκών από άπόψεως πλευρικής κλίσεως ή μειώσεως του μετακεντρικού ύψους, ή τοιαύτη βλάβη δέον να ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατά τούς υπολογισμούς.

(ε) Ἡ ἀσύμμετρος κατάκλιση δέον νά μειοῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον δι' ἱκανοποιητικῶν διατάξεων. Ὅταν ἀπαιτῆται ἡ διόρθωσις μεγάλων γωνιῶν ἐγκαταστάσεως κλίσεως, τὰ χρησιμοποιούμενα μέσα διὰ τὴν ἐπαναφορὰν δέον νά εἶναι αὐτόματα, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν. Εἰς πάσας ὁμοῦ τὰς περιπτώσεις ὅπου προβλέπονται χειριστήρια τῶν ἐξαρτημάτων διὰ τὴν ἀντίρροπον κατάκλισιν, ταῦτα θὰ χερίζονται ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων. Τὰ ἐξαρτήματα ταῦτα ὁμοῦ μέ τὰ χειριστήρια αὐτῶν δέον νά εἶναι παραδεκτά ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, ὁμοίως καὶ ἡμεγίστη κλίσις τοῦ πλοίου πρὸς τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν μέσων ἐπαναφορᾶς. Ὅταν ἀπαιτοῦνται ἐξαρτήματα διὰ τὴν ἀντίρροπον κατάκλισιν, ὁ χρόνος ἐπαναφορᾶς δέον νά μὴ ὑπερβαίῃ τὰ 15 πρῶτα λεπτὰ. Κατάλληλοι δὲ οὗτοι σχετικῶς μετὰ τὴν ἰσχύον τῶν ἐξαρτημάτων ἀντίρροπου κατακλύσεως δέον νά χορηγοῦνται εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ πλοίου.*

(στ) Ἡ τελικὴ κατάστασις τοῦ πλοίου μετὰ τὴν γλῶσσην καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσυμμέτρου κατακλύσεως μετὰ τὴν λήψιν τῶν μέτρων ἐπαναφορᾶς, δέον νά πληροῖ τοὺς ἀκολουθοῦς ὁρους:

(i) Εἰς τὴν περίπτωσιν συμμετρικῆς κατακλύσεως, τὸ ἀπομένον μετακεντρικὸν ὕψος νά εἶναι θετικόν καὶ τοῦλάχιστον ἴσον πρὸς 0,05 μέτρα (ἢ 2 δακτύλους). Τοῦτο θὰ ὑπολογίζεται διὰ τῆς μεθόδου σταθεροῦ ἐκτοπίσματος.

(ii) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἡ ὀλικὴ κλίσις δέον νά μὴ ὑπερβαίῃ τὰς ἐπὶ μοίρας, πλὴν ἐδικῶν περιπτώσεων, δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ ἐπιρρόσθον κλίσιν προκύπτουσαν ἐκ τῆς ἀσυμμέτρου κατακλύσεως, ἐν οὐδεμίᾳ ὁμοῦ περιπτώσει ἡ τελικὴ κλίσις δύναται νά ὑπερβαίῃ τὰς δέκα πέντε μοίρας.

(iii) Εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσσεως δύναται νά βυθισθῇ κατὰ τὸ τελικὸν στάδιον κατακλύσεως. Ἐάν θεωρηθῇ ὅτι ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσσεως εἶναι δυνατόν νά βυθισθῇ κατ' ἐνδιάμεσον στάδιον κατακλύσεως, ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἀπαιτήσῃ ὅπως γίνωνται αἱ σχετικαὶ ἐρευναι καὶ αἱ διατάξεις, ἃς αὕτη κρίνει ἀναγκαίως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

(ζ) Ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δέον νά ἐφοδιλῇται μὲ τὰ ἀναγκαῖα δεδομένα, ἵνα ἐξαφαλίξῃ κατὰ τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας ἐπαρκῆ εὐστάθειαν εἰς τὴν ἀθίκτον κατάστασιν, ὅπως ὅποτε τὸ πλοῖον νά δύναται νά ἀνῆλθῃ εἰς περιπτώσιν σοβαρᾶς ζημίας. Προκειμένου περὶ πλοίων ἐφοδιασμένων διὰ διατάξεως πρὸς ἀντίρροπον κατάκλισιν, ὁ πλοίαρχος δέον νά εἶναι ἐνήμερος τῶν συνθηκῶν εὐστάθειας ἐπὶ τῶν ὁλοῶν βασιζόμενοι οἱ ὑπολογισμοὶ κλίσεως καὶ νά ἐφίσταται ἡ προσοχὴ τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου δυνάται, ὀφιστάμενον βλάβην, νά λάμ. ὑπερβολικὴν κλίσιν ὅταν αἱ συνθήκαι εὐστάθειας εἰς τὴν ἀθίκτον κατάστασιν εἶναι ἰσχυραί.

(η) (i) Ἡ Ἀρχὴ δέν δύναται νά φανῇ ἐλαστικὴ ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις, σχετικῶς μετὰ τὴν εὐστάθειαν εἰς περιπτώσιν βλάβης. Ἐν τῇ ἐν ἀποδείξει ὅτι τὸ μετακεντρικὸν ὕψος τοῦ πλοίου εἰς ἀθίκτον κατάστασιν εἰς οἰκονομικῶς συνθηκῆν ὑπηρεσίας, τὸ ἀπαιτούμενον διὰ νά ἀντιμεταπίσῃ τὰς ἀνατάρω ἀπαιτήσεις, εἶναι ὑπεραρκετὸν διὰ τὴν προβλεπομένην συνθηκῆν ὑπηρεσίας.

(ii) Παραεκκλίσεις ὡς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις σχετικῶς μετὰ τὴν εὐστάθειαν ἐν περι-

* Γίνεται μνεία τῆς Συστάσεως ἥτις ἐνισχυθῇ ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α 266(VIII) ἢ τῆς Προτύπου Μεθόδου διὰ τὴν καθιέρωσιν Συμμορφώσεως πρὸς τὰς Ἀπαιτήσεις διὰ τὰς Διατάξεις Ἀντιρρόπου Κατακλύσεως εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία.

πῶσαι βλάβης, ἐπιτρέπονται μόνον εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ἀρχὴ θέλει πεισθῇ ὅτι αἱ ἀναλογίαι, αἱ διατάξεις καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου εἶναι τὰ πλέον εὐνοϊκὰ διὰ τὴν εὐστάθειαν ἐν περιπτώσει βλάβης καὶ δύναται πρακτικῶς καὶ λογικῶς νά γίνωσι παραδεκτά εἰς τὰς ἐδικὰς περιπτώσεις.

Κανονισμός 8

Ἑρμαιομῶς

Ὅταν ἀπαιτῆται ἑρμαιομῶς δι' ὕδατος, τὸ ὑδάτινον ἔρμα δέν θὰ τοποθετῆται γυνικῶς ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν τῶν προοριζομένων διὰ πετρελαιοὺν καυσίμων. Εἰς τὰ πλοία ἐκτεῖνα εἰς τὰ ὁποῖα δέν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν νά ἀποφωχθῇ ἡ τοποθέτησις ὕδατος ἐντὸς τῶν πετρελαιοποθηκῶν, θὰ ἐγκαθίσταται ἀποχωριστὴρ τοῦ ὕδατος καὶ πετρελαιοῦ κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν, ἢ θὰ προβλέπεται ἕτερα μέσα δεκτά ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν ἐκκένωσιν τοῦ ἀναμίκτου ὑδατίνου ἔρματος.

Κανονισμός 9

Ἀκραία διαφράγματα, Διαφράγματα Χώρου Μηχανῶν, Σήραγγες Ἐλικοφόρων ἀτράκτων κ.λπ.

(α) Πᾶν πλοῖον δέον νά ἔχῃ διάφραγμα πωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσσεως ἢ συγκρούσεως, τὸ ὁποῖον δέον νά εἶναι στεγανὸν μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων. Τὸ διάφραγμα τοῦτο δέον νά εἶναι τοποθετημένον εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 5 τοῖς ἑκατόν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ μεγαλυτέραν τῶν 3,05 μέτρων (ἢ 10 ποδῶν) σὺν 5 τοῖς ἑκατόν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πωραίας ὀρθίας.

(ii) Ἐάν τὸ πλοῖον ἔχῃ μακρὸν πωραῖον ὑπερκατασκεύασμα, τὸ διάφραγμα συγκρούσεως δέον νά ἐπεκτείνηται στεγανῶς μέχρι τοῦ καταστρώματος ἀμέσως ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων. Ἡ ἐπέκτασις δέν εἶναι ἀπαραίτητον νά εὐρίσκηται ἀμέσως ἀνωθεν τοῦ ὑποκειμένου διαφράγματος, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ ἐπέκτασις αὕτη ἀπέχῃ τοῦλάχιστον ἀπόστασιν ἴσην πρὸς τὰ 5 τοῖς ἑκατόν τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πωραίας ὀρθίας καὶ τὸ τμήμα τοῦ καταστρώματος τῶν στεγανῶν, ὅπου σχηματίζεται τὴν βαθμίδα, εἶναι ἀποτελεσματικῶς ἀδιαπέραστον ὑπὸ ὕδατος κακοκαιρίας.

(β) Ἐπίσης, πᾶν πλοῖον δέον νά ἔχῃ διάφραγμα πωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσσεως ὡς καὶ διαφράγματα χωρίζοντα τὸν χώρον μηχανῶν, ὡς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀπὸ τοῦ χώρου φόρτου καὶ ἐπιβατῶν πωραθεν καὶ πρὶνθεν. Τὰ διαφράγματα ταῦτα θὰ εἶναι στεγανὰ μέχρι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Παρὰ ταῦτα τὸ διάφραγμα τῆς πωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσσεως δύναται νά σχηματίζῃ, βαθμίδα κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν διαφραγμάτων ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου δέν μειοῦται ἀπὸ ἀσυνέπειας στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως.

(γ) Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις αἱ χολαὶ τῶν ἑλικοφόρων ἀτράκτων δέον νά εἶναι ἐλικοειδῆ ἐντὸς στεγανῶν χώρων, περιωρισμένου ὄγκου. Ὁ στυποβλικτικὴς τῆς ἑλικοφόρου ἀτράκτου δέον νά τοποθετῆται ἐντὸς στεγανῆς σήραγγος ἢ ἄλλου στεγανοῦ χώρου κεχωρισμένου ἀπὸ τοῦ χώρου τῆς χολῆς τῆς ἑλικοφόρου ἀτράκτου. Ὁ χώρος ὁμοῦ οὗτος δέον νά εἶναι τοιοῦτου ὄγκου ὥστε, ἐάν κατακλυσθῇ οὗτος λόγῳ διαρροῆς τοῦ στυποβλικτικῶν, ἡ γραμμὴ ὀρίου βυθίσσεως νά μὴ κατέλθῃ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης.

Κανονισμός 10

Διπύθμενα

(α) "Εν διπύθμενον δέον νά υπάρχη καί νά ἐκτείνηται ἀπό τοῦ διαφράγματος τῆς πλωρᾶς δεξιμένης ζυγοσταθμίσως μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρυμναίας δεξιμένης ζυγοσταθμίσως, καθ' ὃ μέτρον εἶναι τοῦτο πρακτικόν καί συμβιβάζεται πρὸς τὰ χαρακτηριστικά καί τὴν κανονικὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου.

(i) Εἰς πλοῖα μήκους 50 μέτρων (ἢ 165 ποδῶν) καί κάτω τῶν 61 μέτρων (ἢ 200 ποδῶν), δέον νά υπάρχη διπύθμενον τοῦλάχιστον ἀπὸ τοῦ χώρου μηχανῶν μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρυμναίας δεξιμένης ζυγοσταθμίσως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγὺς πρὸς αὐτό.

(ii) Εἰς πλοῖα μήκους 61 μέτρων (ἢ 200 ποδῶν) καί κάτω τῶν 76 μέτρων (ἢ 249 ποδῶν), δέον νά υπάρχη διπύθμενον τοῦλάχιστον ἐκτός τοῦ χώρου μηχανῶν καί νά ἐκτείνηται μέχρι τῶν διαφοραγμάτων τῆς πρυμναίας καί πρυμναίας δεξιμένης ζυγοσταθμίσως, ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγὺς πρὸς αὐτά.

(iii) Εἰς πλοῖα μήκους 76 μέτρων (ἢ 249 ποδῶν) καί ἀνω, δέον νά υπάρχη διπύθμενον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καί νά ἐκτείνηται μέχρι τοῦ διαφράγματος τῆς πρυμναίας καί τῆς πρυμναίας δεξιμένης ζυγοσταθμίσως ἢ ὅσον τὸ πρακτικῶς δυνατόν ἐγγὺς πρὸς αὐτά.

(β) "Ὅπου ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξὶς διπύθμενου, τὸ ὕψος τοῦτου θά ὀρίζεται κατὰ τὰ κανονικὰ ἀποκρινόμενα τῆν Ἀρχὴν καὶ ὁ ἐσωτερικὸς πυθμὴν θά συνεχίζεται μέχρι τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, εἰς τὸν ὅσον ὅστε ὁ πυθμὴν θά προστατεύεται μέχρι τοῦ κυρτοῦ τῆς γάστρας. Ἡ τοιαύτη προστασία θεωρεῖται ἐπαρκὴς ἐὰν ἡ γραμμὴ τομῆς τῆς ἐξωτερικῆς ἀκμῆς τοῦ ἐλάσματος τῆς πλευρᾶς τοῦ διπύθμενου μετὰ τῶν ἐλασμάτων τῆς γάστρας δὲν εὐρίσκειται εἰς οἰονδήποτε σημεῖον χαμηλότερον ἐνὸς ὀριζήσαντος ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ σημείου τομῆς εἰς τὸν μέσον νομέα μετὰ ἐγκαταστάσεως διαγώνιου γραμμῆς κεκλιμένης κατὰ 25 μοίρας ὡς πρὸς τὸ ὀριζήσαν ἐπίπεδον τὸ διερχόμενον διὰ τῆς ἀνω ὀψως τῆς τρύπης καί τεμνομένης τὸ ἐπίπεδον εἰς σημεῖον εὐρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν, ἀπὸ τοῦ ὀξυγώνου τοῦ πλοίου, ἴσην πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου.

(γ) Φρεάτια μικρὰ κατασκευαζόμενα ἐντὸς τοῦ διπύθμενου σχετικὰ πρὸς τὰς διατάξεις ἀπαντήσεως τῶν κυτῶν κ.λ.π. δέον νά μὴ εἶναι βαθύτερα ἢ ὅσον ἀπαιτῆται. Τὸ βάθος τοῦ φρεατίου εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν θά εἶναι μεγαλύτερον τοῦ βάθους τοῦ διπύθμενου κατὰ τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου μειωμένον κατὰ 457 χιλιοστόμετρα (ἢ 18 δακτύλους), τὸ δὲ φρεάτιον δὲν θά ἐκτείνεται κάτωθεν τοῦ ὀριζήσαντος ἐπιπέδου τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς τὸ πρυμναῖον ἐν τοῖς ἄκρον τῆς σήραγγος τῶν ἐλλοικινητῶν πλοίων, ἐπιτρέπεται ἡ ὑπαρξὶς φρεατίου ἐκτεινόμενου μέχρι τοῦ ἐξωτερικοῦ πυθμῆνος. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ ἕτερα φρεάτια (π.χ. διὰ λιπαντικῶν ἐλαίων κάτωθεν τῶν ἐπιρῶν μηχανῶν) ἐὰν ἥθελε πεισθῇ ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ συνόλου παρέχουσι προστασίαν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν παρεχομένην ὑπὸ διπύθμενου συμφώνου πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμόν.

(δ) Δὲν εἶναι ἀναγκαῖα ἡ ἐγκατάστασις διπύθμενου κατὰ μήκος τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων μετρίου μεγέθους, χρησιμοποιομένων ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν ὕγρων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἐν περιπτώσει βλάβης τοῦ πυθμῆνος ἢ τῶν πλευρῶν δὲν θέλει μειωθῇ ἐκ τοῦ λόγου τοῦτου.

(ε) Προκειμένου περὶ πλοίων δι' ἃ ἔχουσιν ψυγιογὴν αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ I τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ἄλλα ἐπελελυμένα τακτικά ὁρομολόγια ἐντὸς τῶν ὁρίων βραχέος διεθνὸς πλοῦ, ὡς καθορίζεται ἐν τῷ Κανονισμῷ 2 τοῦ Κεφαλαίου III, ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς ὑπο-

χρέωστος ὑπάρξεως διπύθμενου εἰς πᾶν τμήμα τοῦ πλοίου ὅπου ἐποδιαίρεται ἐπὶ τῇ βάσει συντελεστοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τοῦ 0,50, ἐὰν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις διπύθμενου εἰς τὸ τμήμα τοῦτο δὲν θά ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰ βασικά χαρακτηριστικά καί τὴν κατάλληλον ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 11

Προσδιορισμός, Χάραξις καὶ Ἑγγραφή τῶν Γραμμῶν Ὑποδιαίρεσως

(α) Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ὑποδιαίρεσως τοῦ απαιτούμενου βαθμοῦ ὑποδιαίρεσως, δέον νά προσδιορισθῇ καὶ χαραχθῇ ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου γραμμὴ φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸ ὑπὸ τοῦ βαθμοῦ ὑποδιαίρεσως προβλεπόμενον βίησμα. Πιεζὸν αὐτῆς τινος χώρους εἰδικῶς διασκευασμένους διὰ τὴν ἐξέλιξιν μεταφορῶν ἐπιβατικῶν καὶ ναυτιλίας, κατόπιν ἐπιθυμίας τοῦ πλοιοκτήτου, νά σηματοδοτηθῇ διὰ μιάς ἢ πλείονων ἐπιπροσθέτων γραμμῶν φορτώσεως ἀντιστοιχοῦσων πρὸς τὰ βίησματα ὑποδιαίρεσως ἄτινα ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐγκρίνῃ διὰ τὰς περιπτώσεις τῶν ἐναλλακτικῶν συνθηκῶν ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

(β) Αἱ προσδιοριζόμεναι καὶ σημειούμεναι γραμμαὶ φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσως ἐγγράφονται ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐκβατηνοῦ Πλοίου καὶ διακρίνονται διὰ τῆς ἐνδείξεως C1, ἐμφανινομένης ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι πρῶτιστος ἐπιβατηγὸν καὶ C2, C3 κ.λ.π. ἐμφανινοῦσάν τας ἐναλλακτικὰς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(γ) Τὸ ὕψος τῶν ἐξέλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἐκάστην τῶν ὡς ἀνω γραμμῶν φορτώσεως θά μετρηθῇ εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν ἀπὸ τῆς ἰδίας γραμμῆς καταστρώματος, καθ' ὃν τρόπον προσδιορίζεται τὸ ὕψος τῶν ἐξέλων συμφώνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(δ) Τὸ ὕψος ἐξέλων τὸ ἀντιστοιχοῦν εἰς ἐκάστην ἐγκεκριμένην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσως, ὡς καὶ αἱ συνθήκαι ὑπηρεσίας δι' ἃς ἐνεκρίθη τὸ τοῦτο, δέον νά ἀναγράφονται σαφῶς ἐν τῷ Πιστοποιητικῷ Ἀσφαλείας Ἐκβατηνοῦ Πλοίου.

(ε) Ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει, ἡ χάραξις οὐσδήποτε γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσως θά γίνεται ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως διὰ θαλάσσιον ὅδον, ὡς αὕτη προσδιορισθῇ ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἀντοχὴν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(στ) Οἰαδήποτε καὶ ἂν εἶναι ἡ θέσις χαράξεως τῶν γραμμῶν φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσως, τὸ πλοῖον ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει θέλει φορτωθῇ κατὰ τρόπον ὅστε νά βυθισθῇ ἢ πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους καὶ τὴν περιοχὴν ἀντιστοιχοῦσα γραμμὴ φορτώσεως, ὡς αὕτη προσδιορίζεται εἰς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Σύμβασιν περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως.

(ζ) Πλοῖον τι, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δύναται νά φορτωθῇ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὅστε διὰν εὐρίσκειται ἐν θαλάσσει ὅπου, νά βυθίζεται ἡ γραμμὴ φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσως ἡ ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὸν εἰδικὸν πλῶν ἢ πρὸς τὰς συνθήκας ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 12

Κατασκευὴ καὶ Ἀρχικὴ Δοκιμὴ Στεγανῶν Διαφραγμάτων

(α) Πάν στεγανὸν διάφραγμα τῆς ὑποδιαίρεσως εἴτε ἐγκάρσιον εἴτε διάμηνον, θά κατασκευάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὅστε νά εἶναι ἱκανὸν νά ὑφίσταται, μετὰ ἀναλόγου περιθωρίου ἀντοχῆς, τὴν πίεσιν τὴν ὀφειλομένην εἰς τὴν μεγίστην στήλην ὕδατος τὴν ὁποῖαν δυνατόν νά ὑψοσθῇ εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ πλοίου, τοῦλάχιστον

τε την στεγανότητα των διαφραγμάτων.

- (γ) (i) Θύραι, ανθρωποθυρίδες ή ανοίγματα επικοινωνίας δεν επιτρέπονται.
- (i) Είς το διάφραγμα συγκροτούσας κάτωθεν της γραμμής ορίου βυθίσσεως.
- (2) Είς εγκάρσια στεγανά διαφράγματα χωρίζοντα ένα χώρο φορτίου από παρεικείμενον χώρο φορτίου ή από μόνιμον ή εφεδρικήν αποθήκην καυσίμου, εκτός των προβλεπομένων εν τη παραγράφω (ιβ) του παρόντος Κανονισμού.
- (ii) 'Εκτός των προβλεπομένων κατωτέρω υπό το άρθρου (ii) της παρούσης παραγράφου, επιτρέπεται όπως το διάφραγμα συγκροτούσας διαπεράται κατά τμή της γραμμής ορίου βυθίσσεως υπό ενός τό πολυ σωλήνος διά την εξουπλήρυσιν της πρώτης δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως, υπό τον όρον όπως ο σωλήν ούτος είναι ερωδιασμένος διά κοχλίων επιστομίου δυναμένου να χειρίζεται εκ σημείου άνωθεν το καταστρώματος στεγανών. Τό σάμα του επιστομίου δέον να είναι στερεωμένον εντός της προφάσεως δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως επί του διαφράγματος συγκροτούσας.
- (iii) 'Εάν η προφάση δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως είναι δειγμένη κατά τρόπον ώστε να περιλαμβάνη δύο διάφορα είδη υγρών, ή 'Αρχή δύνανται να επιτρέψη όπως το διάφραγμα συγκροτούσας διαπερασθ ή κατά της γραμμής ορίου βυθίσσεως υπό δύο σωλήνων εκάστου πληροδυντος τούς όρους το άρθρου (ii) της παρούσης παραγράφου υπό τον όρον όπως η 'Αρχή πισθ ή ότι δέν υπάρχει άλλος τρόπος εγκαταστάσεως του τούτου δευτέρου σωλήνος και ότι λαμβανόμενος όπ' όθιν της προβλεπομένης προσόδου υποδιαιρέσεως εν τη προφάση δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως ή σφάλεια του κλοίου διατηρείται.
- (δ) (i) Στεγαναι θύραι διαφραγμάτων χωρίζόντων μονίμους και εφεδρικός αποθήκας καυσίμου, δέον να είναι πάντοτε προσιται, εκτός των προβλεπομένων εν τη εδαφω (ii) της παραγράφου (ia) του παρόντος Κανονισμού διά όθρας άποθηκών καυσίμου εντός υποφραγμάτων.
- (ii) Κατάλληλα μέτρα δέον να λαμβάνονται διά ασφαλειή των ή άλλων μέσων, ίνα άποφύγεται ή υπό των γαιανθράκων παρεμπόδισης του κλεισματος των στεγανών θυρών των άνθρακαποθήκων.
- (ε) 'Εντός των χώρων των περιλαμβανόντων τας τυρίας και βοηθητικές μηχανάς πρόσσεως, περιλαμβανομένων των λεβήτων των χρησιμοποιούμενων διά την πρόωσιν και πασών των μονίμων άποθηκών καυσίμων, δέν επιτρέπεται ή ύπαρξις κλών της μιάς θύρας επικοινωνίας επί εκάστου στεγανού διαφράγματος, εξαιρουμένων των θυρών των άνθρακαποθήκων και των θυρών των σπράγγων των έλικοφόρων άτράκτων. 'Εάν ύπάρχουσι δύο ή περισσοτέρας έλικόφοροι άτράκτοι, αι σπράγγες θά επικοινωνήσι διά διαδρόμου έσωτερικής επικοινωνίας. 'Εάν ύπάρχουσι δύο έλικόφοροι άτράκτοι θά τοποθετήται μια μόνον θύρα μεταξύ του χώρου μηχανών και του χώρου των σπράγγων, όταν δέ, ύπάρχουσι περισσότεραι των δύο άτράκτων θά τοποθετούνται μόνον δύο θύραι. Αί θύραι αύται δέον να είναι ολισθαίνουσαι και να τοποθετούνται κατά τοούτον τρόπον ώστε να έχουσι τά κατάφωλα αυτών όσον τό δυνατόν ήψηλά. 'Ο χειρισμίντος μηχανισμός διά τον χειρισμόν των θυρών τούτων άνωθεν του καταστρώματος στεγανών θά τοποθετήται έξωθεν των χώρων των περιλαμβανόντων τας μηχανάς, έν τοúτο συμβιβάζεται με την ικανοποιητική διάταξιν του άπαιτουμένου μηχανισμού.
- (στ) (i) Αί στεγαναι θύραι θά είναι ολισθαίνουσαι (συρταρώται) ή γιγλυμναι ή άλλου ίσοδυνάμου τύπου. 'Ελασμάτιναι θύραι στερεούμεναι άκλως διά κοχλίων, ως και θύραι άθινες κλείουσι διά της βαρύτητος ή διά της ενεργείας πλκτοντος βάρους δέν επιτρέπονται.

δέ, την πίεσιν την όφειλομένην εις στήλην ύδατος εξικονομένην εις τό ύψος της γραμμής ορίου βυθίσσεως. 'Η κατασκευή των διαφραγμάτων τούτων δέον να ίκανοποιή την Αρχήν.

- (β) (i) Αί βαθμίδες και αι έσοχαί των διαφραγμάτων δέον να είναι στεγαναι καί ίσης άντοχής προς τά διαφράγματα εις τά σημεία εις ά έκάστη εθρίσκεται.
- (ii) 'Εάν νομείς ή ζυγά διέρχωνται διά μέσου στεγανού καταστρώματος ή διαφράγματος, τό κατάστρωμα ή τό διάφραγμα δέον να κατασκευάζονται στεγανί άνευ της χρήσεως ξύλου ή τσιμέντου.
- (γ) 'Η δοκιμή στεγανότητος των κυρίων διαμερισμάτων διά πληρώσεως τούτων δι' ύδατος δέν είναι υποχρεωτική. 'Όταν δέν έκτελήται ή δοκιμή διά πληρώσεως δι' ύδατος, ή δοκιμή δι' έκσφενδονίσσεως ύδατος δι' εδάμπτου σωλήνος είναι υποχρεωτική. 'Η δοκιμή αύτη θά έκτελήται κατά τό πλέον προχωρημένον στάδιον της συμπληρώσεως του κλοίου. 'Εν πάση περιπτώσει θά έκτελήται λεπτομερής επιθεώρησις των στεγανών διαφραγμάτων.
- (δ) 'Η προφάση δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως, τά διαύθημα (περιλαμβανονται αι κοιλαι τροπίδες) και οι έσωτερικοί πυθμένες, θά δοκιμάζονται διά στήλης ύδατος άντιστοιχούσης εις τας άπαιτήσεις της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.
- (ε) Δεξαμεναι προοριζόμεναι δι' ύγρā και άποτελούσαι μέρος της υποδιαιρέσεως του κλοίου, δέον να δοκιμάζονται ως προς την στεγανότητα, δι' ύδατος στήλης μέχρι της άνωτάτης γραμμής φορώσεως της υποδιαιρέσεως ή μέχρι των των δύο τρίτων του ύψους από της άνω όψεως της τροπίδος μέχρι της γραμμής ορίου βυθίσσεως εις την περιότην των δεξαμενών, λαμβανομένης της μεγαλυτέρας εκ των δύο. 'Εν πάση όμως περιπτώσει τό ύψος της στήλης δέον να μη είναι κατώτερον των 0,92 μέτρων (ή 3 ποδών) άνωθεν της όροφής της δεξαμενής.
- (στ) Αί δοκιμαί αι άναφερόμεναι εις τας παραγράφους (δ) και (ε) του παρόντος Κανονισμού έχουσι σκοπόν την εξακρίβωσιν της στεγανότητος της κατασκευαστικής διατάξεως της υποδιαιρέσεως και δέον να μη θεωρούνται ως δοκιμαί της καταλληλότητος διαμερισμάτος τινος δι' άνακοθήκευσιν υγρών καυσίμων ή δι' άλλων ειδικών σκοπών, διά τούς όποιους δύνανται να απαιτείται δοκιμή αδοτηροτέρου χαρακτήρος, εξαρτωμένη εκ του ύψους εις τό όποιον δυνατόν να άνέλθη τό ύγρόν εν τη δεξαμενί ή εις τας συνδέσεις της.
- Κανονισμός 13**
- 'Ανοίγματα εις στεγανά διαφράγματα*
- (α) 'Ο αριθμός των ανοιγμάτων εις τά στεγνά διαφράγματα δέον να περιορίζηται εις τό ελάχιστον όπερ συμβιβάζεται με την γενικήν διάταξιν και την κατάλληλον χρησιμοποίησιν του κλοίου. Θά προβλέπωνται ικανοποιητικά μέσα διά τό κλείσιμον των ανοιγμάτων τούτων.
- (β) (i) Είς τά σημεία διελεύσεως σωλήνων ευδαίων, ηλεκτρικών καλωδίων κ.λπ. διά των διαφραγμάτων της στεγανής υποδιαιρέσεως, δέον να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα διά την άπόλυτον εξασφάλισιν της στεγανότητος των διαφραγμάτων.
- (ii) 'Επιστόμια και κρουνοί μη άποτελούντες μέρος του συστήματος σωληνώσεως δέν επιτρέπεται να ύπάρχουν εις τά διαφράγματα της στεγανής υποδιαιρέσεως.
- (iii) Μόλυβδος ή άλλα ολικά επηρεαζόμενα υπό της θερμότητος δέν θά χρησιμοποιούνται εις συστήματα άτινα διέρχονται διά των στεγανών διαφραγμάτων της υποδιαιρέσεως, όποτε ή βλάβη τούτων εν περιπτώσει πυρκαϊάς, θά εξέθε-

νοθεν του καταστρώματος στεγανών, διά κινήσεως περιστροφικού στρώφλου ή διά έτέρας κινήσεως ήτις παρουσιάζει τήν αυτήν έγγύησιν άσφαλίας και τυγχάνει τύπου έγκεκριμένου. Διά νά λαμβάνωνται μέτρα ώστε νά δίδεται προειδοποίησις δι' ήγητικού σήματος, ότι ή θύρα ήρχισε κλεισμένη και νά συνεχίζεται μέχρι του πλήρους κλεισίματος. "Η διάταξη του κλεισίματος της θύρας δέον νά είναι άρκετή προς εξασφάλισιν χρονικού διαστήματος ασφαλείας.

(ii) Δέον νά υπάρχουν δύο τουλάχιστον ανεξάρτητα πηγαί ένεργείας, ίκαναί διά τό σύγχρονον άνοιγμα και κλείσιμον άκασθν τών έξυπηρετούμενων θυρών. Αί δύο αύται πηγαί ένεργείας θά ελέγχωνται εκ του έπί της γεφύρας κεντρικού σταθμού, όστις θά περιλαμβάνη πάντας τούς απαιτούμενους δείκτας τούς επετρέποντας τήν επαλήθευσιν ότι, έκάστη τών δύο πηγών ένεργείας είναι ίκανή νά εξασφαλίζει ίκανοποιητικώς τήν απαιτούμένην έξυπνότητάν.

(iii) Είς τήν περίπτωσιν ύδραυλικού χειρισμού, έκάστη πηγή ένεργείας θά άποτελείται εκ μιας άντλίας ίκανής νά κλείη άπώσεως τός θυράς εις χρόνον όχι μεγαλύτερον τών 60 δευτερολέπτων. "Εκπροσθετως, δέον νά υπάρχουν ύδραυλικοί συσσωρευταί διά τό σύνολον της εγκαταστάσεως, ίκανότητος άρκτετής προς εξασφάλισιν τριών τουλάχιστον διαδοχικών κινήσεων του συνόλου τών θυρών, ήτοι: κλείσιμον-άνοισιν-κλείσιμον. Τό χρησιμοποιούμενον ρευστόν δέον νά μή πήγνυται εις τās θερμοκρασίας αίτινες ένδεχομένως θά παρουσιάσθωσι κατά τήν ύπηρεσίαν του πλοίου.

(i) Γυγλυμωταί στεγαναι θύραι (Κλάσεως 1) έντός χώρων έπιβατιών, πληρώματος και χώρων έργασίας, έπιτρέπονται μόνον έφ' όσον εφίσκονται άνωθεν καταστρώματος του όποιου ή κάτω όψις και εις τό χαμηλότερον σημείον εις τήν πλευράν του πλοίου είναι τουλάχιστον 2,13 μέτρα (ή 7 πόδες) άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της ύποδιαίρεσεως.

(ii) Στεγαναι θύραι τών όποιων νά κατώφλια κείνται άνωθεν της άνωτάτης γραμμής φορτώσεως της ύποδιαίρεσεως και κάτωθεν της εις τό προηγούμενον έδαφιον καθοριστικής γραμμής θά είναι όλισθαίνουσαι και δύνανται νά είναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2), εξαιρέσεως γενομένης διά πλοία έκτελούντα βρεχείς διεθνείς κλάδας και έχοντα συντελεστήν ύποδιαίρεσεως 0,50 ή μικρότερον, όποτε άσπασι αί θύραι αύται θά χειρίζονται διά μηχανικής ένεργείας. "Όταν όχτει ό έπικοινωνία, ένυγμένου φορτίου και άνωγι άρρακός ή τετήνη του έλκυμού διέρχωνται διά περισσοτέρων τών ένός κυρίων στεγανών διαφραγμάτων θά χειρίζονται διά περισσοτέρων, αί θύραι τών άνωγιών τούτων έπί τών διαφραγμάτων θά χειρίζονται διά μηχανικής ένεργείας.

(ia) (i) Στεγαναι θύραι αίτινες δυνατόν νά άνοίγωνται έγώτε εν πλώ και τών όπισθεν έπί κατώφλια κείνται κάτωθεν της κατωτάτης γραμμής φορτώσεως της ύποδιαίρεσεως θά είναι όλισθαίνουσαι. Θά έραρμόζονται εν προκειμένω οι ακόλουθοι κανόνες:

(1) "Όταν ό άριθμός τών θυρών τούτων (έξαιρουμένων τών θυρών είσόδου εις σήραγγας έλικόφωρον άτράκτων) ύπερβαίη τās πέντε, άσπασι αί θύραι αύται, καθώς και εκείναι εις τήν είσοδον τών σήραγγων ή άνωγιών άρρακός ή τετήνητου έλκυμού, θά χειρίζονται διά μηχανικής ένεργείας (Κλάσεως 3) και θά δύνανται νά κλείωνται συγχρόνως από κεντρικού σταθμού έπί της γεφύρας του πλοίου.

(2) "Όταν ό άριθμός τών θυρών τούτων (έξαιρουμένων τών θυρών είσόδου εις σήραγγας έλικόφωρον άτράκτων) είναι μεγαλύτερος του ένός αλλά δέν ύπερβαίνει τās πέντε, τότε:

(ii) Αί όλισθαίνουσαι θύραι δύναται νά είναι:

Χειροκίνητοι μόνον
μηχανοκίνητοι και έπί κλών χειροκίνητοι.

(iii) Αί έπιτροπόμεναι στεγαναι θύραι δύναται συνεπώς νά καταταχθώσιν εις τρεις Κλάσεις:

Κλάσις 1 — Γυγλυμωταί θύραι.

Κλάσις 2 — "Όλισθαίνουσαι θύραι χειροκίνητοι.

Κλάσις 3 — "Όλισθαίνουσαι θύραι μηχανοκίνητοι και έπί κλών χειροκίνητοι.

(iv) Τά μέσα χειρισμού οι ισοδύναμοι στεγανής θυράς μηχανοκίνητου ή μη θά είναι ίκανά νά κλείσωσι τήν θύραν και όταν τό πλοίο λαμβάνη κλίσιν 15 μοιρών προς έκάτεραν πλευράν.

(v) Δι' όλας τās κλάσεις στεγανών θυρών θά τοποθετούνται δείκτες όστινες θά δείκνουν εις όλους τούς σταθμούς χειρισμού εκ τών όποιων αί θύραι δέν είναι θέαται, έν αί θύραι είναι άνοικταί ή κλεισταί. "Εάν στεγανή θύρα οίασδήποτε κλάσεως δέν έχη διάταξιν τοιαύτην ώστε νά δύναται αύτη νά κλεισθή έξ ένός κεντρικού σταθμού χειρισμών, δέον νά προβλέπεται μηχανικόν, ή ηλεκτρικόν, τηλεφωνικόν ή οιονδήποτε άλλο κατάλληλον μέσον άπ' εύθείας έπικοινωνίας, διά τό όποιου ό άξιωματικός φυλακτής θά δύναται νά έπικοινωνή ταχέως μετά του ύπευθύνου διά διά τό κλείσιμον της εν λόγω θυράς κατόπιν προηγούμενων διαταγών.

(ζ) Αί γυγλυμωταί θύραι (Κλάσεως 1) θά έφοδιίζονται διά μέσων ταχέως κλεισίματος, ως σφινκτέρων χειριζόμενων έξ άμφοτέρων τών πλευρών του διαφράγματος.

(η) Αί χειροκίνητοι όλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 2) δύναται νά έχωσιν όριζόντιαν ή κατακόρυφον κίνησιν. "Ο μηχανισμός της θυράς θά δύναται νά χειρισθή έπι τοπίως έξ άμφοτέρων τών πλευρών της θυράς και εκπροσθετως από προσιτής θέσεως άνωθεν του καταστρώματος στεγανών διά κινήσεως περιστροφικού στρώφλου ή διά έτέρας κινήσεως, ήτις παρουσιάζει τήν αυτήν έγγύησιν άσφαλίας και τυγχάνει τύπου έγκεκριμένου. Δύναται νά έπιτραπούν παρεκκλίσεις σχετικώς προς τήν άπίτησιν χειρισμού έξ άμφοτέρων τών πλευρών, έν ότός τυγχάνη πρακτικώς άδύνατος λόγω της διαρρυθμίσεως τών χώρων. Είς τήν περίπτωση τού διά της χειράς χειρισμού, ό άπαιτούμενος χρόνος διά τό πλήρες κλείσιμον της θυράς, όταν τό πλοίο είναι εις κατακόρυφον θέσιν δέν θά ύπερβαίη τά 90 δευτερόλεπτα.

(θ) (i) Αί μηχανοκίνητοι όλισθαίνουσαι θύραι (Κλάσεως 3) δύναται νά έχωσι κατακόρυφον ή όριζόντιαν κίνησιν. "Εάν προβλέπεται θύρα τις νά λειτουργή διά μηχανικής ένεργείας εκ κεντρικού σταθμού, ό μηχανισμός δέον νά είναι όδω πως διατεταγμένος, ώστε ή θύρα νά δύναται νά χειρίζεται διά μηχανικής ένεργείας έπί κλών έπιτοπίως και έξ άμφοτέρων τών πλευρών. "Η διάταξις δέον νά είναι τοιαύτη ώστε ή θύρα νά κλείη αυτόμάτως έν ήνοχθι διά τοιαύτην κωδ χειρισμού μετά τό κλείσι; άν της από του κεντρικού σταθμού, και τοιαύτη ώστε νά δύναται νά παραμείνι; κλειστή διά τοπικής διατάξεως του μηχανισμού εις τράπον ώστε νά μή δύναται νά άνοίγν από του κεντρικού σταθμού. Αλλαί τοπικοί χειρισμοί συνδεόμενοι με τόν μηχανισμόν τόν κινούμενον διά μηχανικής ένεργείας δέον νά προβλέπονται έξ έκάστης πλευράς του διαφράγματος και νά είναι όδω πως διατεταγμένοι ώστε, πρόσωπα διερχόμενα διά τό άνοίγματος της θυράς νά δύναται νά κρατήσωσι τās δύο λαβάς εις τήν θέσιν άνοίγματος και νά μή δύναται νά θέσωσιν άκουσίως εις λειτουργίαν τόν μηχανισμόν κλεισίματος.

"Όλισθαίνουσαι θύραι λειτουργούσαι διά μηχανικής ένεργείας δέον έπί πλέον νά είναι έφοδιασμένα διά χειροκίνητου μηχανισμού λειτουργούντος τόσον παρ' αύταίς τας θύραις, όσον και από προσιτού σημείου κειμένου ά-

- (α) "Όταν τὸ πλοῖον δὲν διαθέτει χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἄσπασι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι δύνανται νὰ εἶναι χειροκίνητοι (Κλάσεως 2).
- (β) "Όταν τὸ πλοῖον διαθέτει χώρους ἐπιβατῶν κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, ἄσπασι αἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμεναι θύραι θὰ χειρίζονται διὰ μηχανικῆς ἐνεργείας (Κλάσεως 3) καὶ θὰ δύνανται νὰ κλείνονται συγχρόνως ἀπὸ κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς γερύρας τοῦ πλοίου.
- (3) 'Επὶ παντὸς πλοίου, ἐὰν ὑπάρχουν μόνον δύο τοιαῦτα στεγανά θύραι εὐρίσκονται δέ, ἐντός τοῦ χώρου μηχανῶν καὶ ἐπὶ τῶν διαφυγμάτων τῶν περικλειόντων τοῦτον, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ δύο αὗται θύραι χειρίζονται μόνον διὰ τῆς χειρὸς (Κλάσεως 2).
- (ii) Στεγανά θύραι, αἵτινες εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἀνοίγουν ἐν πλῆρῳ ἐπιχειρηματικῇ γαίανθρακας, εὐρίσκονται μεταξὺ ἀνθρακαποθηκῶν εἰς ὑποφράγματα κάτωθι τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νὰ λειτουργοῦσι διὰ μηχανικῆς ἐνέργειας. Τὸ ἀνοίγματος καὶ κλείσεως τῶν θυρῶν τούτων δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὅς τοιοῦτο ἔθελε καθορισθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (ιβ) (i) Εἰς περιπτώσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ἡ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων θυρῶν κρίνεται ἀναγκαία, δύνανται νὰ γίνωσι παραδεκταὶ στεγανά θύραι ἱκανοποιητικῆς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν στεγανῶν διαφυγμάτων τῶν υποφραγμάτων ἅτινα χωρίζουσι τὸ φορτίον. Αἱ θύραι αὗται δύνανται νὰ εἶναι γιγλῶμιαι, κυλιόμεναι ἢ ὀλισθαίνουσαι, ἀλλὰ δὲν θὰ χειρίζονται ἐξ ἀποστάσεως. Θὰ τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἀνώτατον ὄψος καὶ εἰς ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέραν ἀπόστασιν ἀπὸ τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς οὐδεμίαν περιπτώσιν αἱ ἐξωτερικαὶ κατακόρυφοι ἀκμαὶ τῶν θυρῶν τούτων (παραστάται) θὰ εὐρίσκονται εἰς ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ἐλασμάτων τῶν πλευρῶν μικροτέραν τοῦ ἐνός πέμπτου τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου, ὅς καθορίζεται εἰς τὸν Κανονισμόν 2 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ ἀπόστασις αὕτη μετρεῖται καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα τοῦ πλοίου εἰς τὸ ὄψος τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως.
- (ii) Αἱ θύραι αὗται δέον νὰ κλείνουνται πρὸ τοῦ ἀπώλου καὶ νὰ παραμένωσι κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, αἱ δὲ θύραι τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν τούτων κατὰ τὴν ἀφίξιν εἰς τὸν λιμένα, ὅς καὶ τοῦ κλεισίματος αὐτῶν πρὸ τοῦ ἀπώλου, δέον νὰ καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον. Ἐάν μία οἰαδήποτε τῶν θυρῶν τούτων παραμένῃ προσιτὴ κατὰ τὸν πλοῖον, δέον αὕτη νὰ εἶναι ἐπωδιασμένη διὰ μέσου τοιούτου διὰ τοῦ πλοίου θὰ ἐμποδίζονται τὸ ἀνοίγματος ἀνευ ἀδείας. Ὅσαίτις προτείνεται ἡ ἐγκατάστασις τοῦ τούτων θυρῶν ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις αὐτῶν θὰ ἐξετάζονται εἰδικῶς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- (iv) Ἀραιρετὰ ἐλάσματα ἐπὶ τῶν διαφυγμάτων δὲν ἐπιτρέπονται ἐμὴ ἐντός τῶν χώρων μηχανῶν. Τὰ τοιαῦτα ἐλάσματα δέον νὰ εὐρίσκωνται εἰς τὴν θέσιν τῶν ἀπώλου τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ἀφαιροῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ἐμὴ μόνον ἐσχάτη ἀνάγκη. Κατὰ τὴν ἐπανατοποθέτησιν τῶν δέον νὰ λαμβάνονται πᾶσι αἱ δέουσαι προφυλάξεις διὰ τὴν στεγανότητα τῶν ἄρμων.
- (ιδ) Ὅλαι αἱ στεγανά θύραι δέον νὰ τηρῶνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ νὰ ἀνοίγουνται μόνον δι' ὑπερρεσιακᾶς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, νὰ εἶναι δὲ πάντοτε ἐτοιμαὶ διὰ τὸ ἄμεσον κλείσιμον αὐτῶν.
- (ιζ) (i) "Όταν κύρια ἐγκάρσια στεγανὰ διαφράγματα διαπερνῶνται ὑπὸ ὀρεγμάτων ἢ σπάρων διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐνδοιτημάτων πληρώματος πρὸς τὰ λιμένα: τοσάσια ἢ διὰ τὴν διόδον σωλήνων ἢ δι' ἄλλους σκοποὺς, αἱ τοιοῦτοι ὀρεγοὶ ἢ σπάρρες δέον νὰ εἶναι στεγανοί, συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμόν 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ εἰσόδος εἰς τὸ ἐν τοῖς ὀρεγοῖς ἀπὸ τὸν πλοῖον ὅς ἐν λόγῳ ὀρεγμάτων ἢ σπάρων, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦνται κατὰ τὸν πλοῖον ὅς διόδος, δέον νὰ εὐρίσκονται ἐπὶ στεγανοῦ φράγματος ἐκπαιδῶν ὄψεως, ὅστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν εἰσόδον εἰς σημείον ἀνωθεν τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσσεως. Ἡ εἰσόδος εἰς τὸ ἐπερὶ ἀκρον τοῦ ὀρεγοῦ ὅς τῆς σπάρρας δύνανται νὰ εἶναι ἐπωδιασμένη διὰ στεγανῆς θύρας τοῦ ἀπαιτούμενου τύπου, ἀναλόγως τῆς θέσεως αὐτῆς ἐν τῷ πλοίῳ. Τοιοῦτο ὀρεγοῦ ἢ σπάρρας δὲν ἐπιτρέπεται νὰ διαπερνᾷ τὸ πρῶτον διάφραγμα ὑποδιαίρεσεως, τὸ εὐρισκόμενον ἄμεσως μετὰ τὸ διάφραγμα συγχρόνως.
- (ii) Ὅσαίτις πρόκειται νὰ τοποθετηθῇ σπάρρας ἢ ὀρεγοῦ τεχνικοῦ ἐκκεντρωδὸς διερχόμενοι διὰ τῶν κυρίων στεγανῶν διαφυγμάτων, ἡ περίπτωσις τούτων δέον νὰ ἐξετάζῃται ἰδιαίτερος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.
- Κανονισμός 14
- Ἀνοίγματα εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα τοῦ πλοίου κατὰ τὴν γραμμὴν ὀρίου βυθίσσεως.
- (α) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα δέον νὰ περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅσον συμβιβάζεται πρὸς τὴν διαρροῦσιν καὶ τὴν κατὰ τὴν ἰσχύρην συμπολίσιν τοῦ πλοίου.
- (β) Ἡ διάταξις καὶ ἡ ἀποδοτικότητα τῶν μέσων κλεισίματος πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος ἀνοιγμάτων, δέον νὰ ἀνταποκρίνηται πρὸς τὸν προορισμὸν καὶ τὴν θέσιν εἰς ἣν εὐρίσκονται καὶ γενικῶς νὰ τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.
- (γ) Ἐάν εἰς ἐν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰαδήποτε παραφωτισθὲς εὐρίσκεται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐξούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείον εἰς ὄψος $2\frac{1}{2}$ τοῦ ἐκατον τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ὅλαι αἱ παραφωτισθὲς τοῦ ὑποφράγματος τούτου δέον νὰ εἶναι τοῦ μονίμως κλειστοῦ τύπου.
- (ii) Ὅλαι αἱ παραφωτισθὲς τῶν ὁποίων τὸ κάτω μέρος εὐρίσκεται χαμηλότερον τῆς γραμμῆς ὀρίου βυθίσσεως, ἐκτὸς ἐκείνων αἵτινες συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφριον (i) τῆς παρούσης παραγράφου εἶναι κλειστοῦ τύπου, δέον νὰ εἶναι κατασκευασμένα κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὅστε οὐδεὶς νὰ δύναται νὰ τὰς ἀνοίξῃ ἀνευ τῆς συναινέσεως τοῦ πλοιάρχου.
- (iii) (i) Ἐάν εἰς ἐν ὑπόφραγμα, τὸ κάτω μέρος οἰαδήποτε παραφωτισθὲς, ἐπὶ ὅσον τὸ ἐδάφριον (ii) τῆς παρούσης παραγράφου, εὐρίσκεται χαμηλότερον μιᾶς γραμμῆς χαρασσομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἐξούσης τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείον εἰς ὄψος $1,37\text{ μ.}$ (ἢ $4\frac{1}{2}$ ποδῶν) ὅσον $2\frac{1}{2}$ τοῦ ἐκατον τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπεράνω τῆς ὀρίου γραμμῆς κατὰ τὸν ἀπώλου τοῦ πλοίου ἐξ οἰαδήποτε λιμένος, ὅλαι αἱ παραφωτισθὲς τοῦ ὑποφράγματος δέον νὰ κλείνουνται στεγανῶς διὰ κλειδῶν πρὸ τοῦ ἀπώλου καὶ νὰ μὴ ἀνοίγουνται πρὸ τοῦ ἀπώλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἐκόμενον λιμένα. Ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς γλυκὰ ὕδατα, δύνανται, κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ ἐκκεντρωδὸς, νὰ γίνῃ ἡ ἀνάλογος ἐκκλίσις, ἐφ' ὅσον αὐτὴ εἶναι ἐπιτρεπτή.
- (2) Αἱ θύραι ἀνοίγματος τῶν παραφωτισθῶν τούτων ἐν λιμένι καὶ κλεισίματος

(θ) (ι) Όλοι αι λήγειες ύδατος και αι εξαγωγαι επί του εξωτερικού περιβλήματος, δέον νά είναι εφωδιασμένα δι' αποτελεσματικῶν και προστατῶν ρυθμίσεων, ώστε νά αποκλεισται ἡ αἰφνίδια εἰσορή ύδατος ἐντός του πλοίου. Ἡ χρήσις μολύβδου ἢ ἄλλου ὕλικου προσαλλομένου ὑπὸ τῆς θερμότητος ἀπαγορεύεται διὰ τοὺς σωλήνας λήγειων θαλάσσης ἢ τῶν ἐξαγωγῶν εἰς τὴν θάλασσαν, ἢ δι' οἰανδήποτε ἄλλην χρήσιν διὰ τὴν ὁποίαν ἡ βλάβη τῶν σωλήνων τούτων ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ἤθελε προκαλέσει κίνδυνον κατακλύσεως.

(ιι) Ἐξαιρεῖται τῶν προβλεπομένων ἐν ἐδαφίῳ (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐκαστὴ κεχωρισμένη ἐξαγωγή ἐκ χώρων εὐρισκομένων κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως και διερχομένη διὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος, δέον νά είναι εφωδιασμένη εἴτε δι' ἑνὸς αὐτομάτου ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστοίου εφωδιασμένου διὰ ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος αὐτοῦ, χειριζομένου ἐκ σημείου ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, εἴτε ἐναλλακτικῶς, διὰ δύο αὐτομάτων ἀντεπιστρεπτικῶν ἐπιστοίων, μὴ ἐφωδιασμένων διὰ τοιούτου μέσου κλεισίματος, τὸ ἀνώτερον τῶν ὁποίων θά είναι οὕτω τοποθετημένον ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ὥστε νά είναι πάντοτε προστατὸν πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τὰς συνθήκας ὑπερεσίας και θά είναι τύπου κανονικῶς κλεισμένου.

(ιι) Ὅσακις τοποθετεῖται ἐπιστόμιον μετ' ἀποτελεσματικῶν μέσων κλεισίματος, ἢ θεοῖς χειρισμοῦ αὐτοῦ ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δέον νά είναι πάντοτε εὐκόλως προστατῇ, ἐπὶ πλέον δέ δέον νά ὑπάρχωσι μέσα ἐνδελεξεως ἐάν τὸ ἐπιστόμιον εἶναι ἀνοικτόν ἢ κλειστόν.

(ιιι) Αἱ κύριαί και βοηθητικαὶ λήγειες θαλάσσης και ἐξαγωγαι αἱ σχετικαὶ μετὰ τὸς μηχανάς, δέον νά είναι εφωδιασμένα διὰ κρουῶν ἢ ἐπιστοίων εἰς θέσεις εὐκόλως προστατῆς, μεταξὺ τῶν σωλήνων και τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος. Ἡ μεταξὺ τῶν σωλήνων και τῶν κιβωτιδίων τῶν προσηρμοσμένων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ περιβλήματος.

(ιι) Θυρίδες ἐπιβίσεως, φορτοθυρίδες και θυρίδες ἀνθρακείσεως εὐρισκόμεναι κάτωθεν τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως δέον νά είναι ἐπαρκεῖς ἀντοχής. Αὗται δέον νά κλείωνται στεγανῶς πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου και νά διατηροῦνται κλεισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

(ιι) Αἱ ἀνώτεροι θυρίδες ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θά είναι τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ὥστε τὸ κατώτατον αὐτῶν σημείον νά εὐρίσκηται κάτωθεν τῆς ἀνωτάτης ἐμφόρτου ἰσόλου τῆς ὑποδιαίρεσεως.

(ια) (ι) Τὰ ἐσωτερικὰ στόμια τῶν ἐκβολῶν τέφρας, ἀπορριμμάτων κ.λπ. δέον νά εἶναι εφωδιασμένα διὰ καταλήγλου πώματος.

(ιι) Ἐάν τὸ ἐσωτερικὸν στόμιον εὐρίσκηται κάτωθι τῆς γραμμῆς ὁρίου βυθίσσεως, τὸ πῶμα δέον νά είναι ὑδατοστεγανόν και προσθέτως ὁ ὀχετὸς τοῦ ἐκβολῆς δέον νά είναι ἐκκλιναμένο δι' αὐτῆς ἀντοχῆς ἀντεπιστρεπτικοῦ ἐπιστοίου, εἰς προσημειωμένον ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως. Ὅταν ὁ ἐκβολὴς δέν εἶναι ἐν χρήσει, τῶν τῶ πῶμα ὅσον και τὸ ἐπιστόμιον δέον νά τηρῶνται κλεισταὶ και ἀσφαλίσμένα.

Κανονισμός 15

Κατασκευὴ και Ἀρχικαὶ Δοκιμαὶ Στεγανῶν Θυρῶν. Παραφωτιστικῶν κ.λπ.

(α) (ι) Τὸ στέδιον, τὰ ὕλικά και ὁ τρόπος κατασκευῆς ὧλων τῶν στεγανῶν θυρῶν, παραφωτιστικῶν, θυρίδων ἐπιβίσεως, φορτοθυρίδων και θυρίδων ἀνθρακεί-

αὐτῶν διὰ κλειδῶς, πρὸ τοῦ ἀπόπλου, δέον νά καταχωροῦνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ὡς θά προβλέπεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(3) Ἐπὶ πλοίου εἰς τὸ ὁποῖον μιά ἢ πλείονες παραφωτιστικῆς εἶναι τοποθετημένα κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νά ἔχωσι ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου (γ) ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκηται εἰς τὴν ἀνωτάτην γραμμὴν φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, ἢ Ἀρχὴ δύναται νά προσδιορίσῃ τὸ ὅριον μέσου βυθίσματος εἰς τὸ ὁποῖον αἱ παραφωτιστικῆς αὗται θά ἔχωσι τὸ κάτω μέρος αὐτῶν ἀνωθεν γραμμῆς ἡρασομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικόν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν καὶ ἔχουσιν τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείον εἰς ὅπως 1,37 μέτρων (ἢ 4 1/2 ποδῶν) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ὑπερῶν τῆς ἰσόλου γραμμῆς τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὸ ὅριον τοῦ μέσου βυθίσματος και μέχρι τοῦ ὁποῖου συντεπῶς θά ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους ἀνευ προσηρμοσμένου κλεισίματος τῶν παραφωτιστικῶν τούτων διὰ κλειδῶς και νά ἀνοίγουνται ἐν πλῆ ὅκ' εὐθύνῃ τοῦ πλοιάργου κατὰ τὸν πλῶν πρὸς τὸν ἐκόμενον λιμένα. Εἰς τροπικὰς ζῶνας, ὡς καθορίζονται ἐν τῇ ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Συμβάσει Γραμμῶν Φορτώσεως, τὸ ὅριον τοῦτο τοῦ βυθίσματος δύναται νά αὐξηθῇ κατὰ 0,305 μ. (ἢ ἓνα ποδῶν).

(δ) Ἐφ' ὧλων τῶν παραφωτιστικῶν, δέον νά τοποθετοῦνται ἰσχυρὰ ἐσωτερικὰ γυγλυμωτὰ καλύμματα, τὰ ὅποια νά δύνανται εὐκόλως και ἀποτελεσματικῶς νά κλείωνται ὑδατοστεγανῶς. Κατ' ἐξαιρέσιν, πρὸς τὸν ὅσον τοῦ μήκους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πρῆρας ὁρίας και ἀνωθεν γραμμῆς ἡρασομένης παραλλήλως πρὸς τὸ ἐξωτερικόν ἴχνος τοῦ καταστρώματος στεγανῶν και ἔχουσιν τὸ κατώτατον αὐτῆς σημείον εἰς ὅπως 3,66 μέτρων (ἢ 12 ποδῶν) σὺν 2 1/2 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου ἀνωθεν τῆς ἀνωτάτης γραμμῆς φορτώσεως τῆς ὑποδιαίρεσεως, τὰ καλύμματα δύνανται νά είναι ἀφαιρετὰ εἰς τὰ ἐνδιατήματα ἐπιβατῶν, οὐχὶ δέ και εἰς τὰ ἐνδιατήματα τὰ προοριζόμενα δι' ἐπιβάτας καταστρώματος, ἐκτός ἐάν τὰ καλύμματα, συμφώνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ Διεθνῇ Συμβάσει περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως, δέον νά είναι μονίμως τοποθετημένα εἰς τὰς οἰκείας θέσεις των. Τοιαῦτα ἀφαιρετὰ καλύμματα δέον νά εὐρίσκωνται ἐγγὺς τῶν παραφωτιστικῶν, ὡς εἶναι προωρισμένα νά ἐξυπηρετοῦν.

(ε) Παραφωτιστικῆς και καλύμματα αὐτῶν, αἰνιτες δέν εἶναι προστατὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, δέον νά κλείωνται και νά ἀσφαλίζονται πρὸ τοῦ ἀπόπλου.

(στ) (ι) Παραφωτιστικῆς δέον νά μὴ τοποθετοῦνται ἐντός χώρων ἀποκλειστικῶς προοριζομένων διὰ φορτίον ἢ γαιάνθρακα.

(ιι) Ἐν πάσῃ περιπτώσει δύνανται νά τοποθετηθῶσι παραφωτιστικῆς εἰς χώρους προοριζομένους διὰ τὴν ἐναλλὰξ μεταφορὰν φορτίων ἢ ἐπιβατῶν, ἀλλὰ δέον νά είναι οὕτω πως κατασκευασμένα, ὥστε οὐδεὶς νά δύναται νά ἀνοίγῃ τὰς παραφωτιστικῆς ταύτας ἀνευ τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πλοιάργου.

(ιιι) Ἐάν ἐντός τῶν χώρων τούτων μεταφέρεται φορτίον, αἱ παραφωτιστικῆς και τὰ καλύμματα αὐτῶν δέον νά κλείωνται ὑδατοστεγανῶς διὰ κλειδῶς πρὸ τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου και νά γίνεταί σχετικῇ περὶ τούτου μνετα εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(ζ) Παραφωτιστικῆς αὐτομάτου ἀερισμοῦ δέν δύνανται νά τοποθετοῦνται εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα κάτωθι τῆς γραμμῆς τοῦ ὁρίου βυθίσσεως ἀνευ εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(η) Ὁ ἀριθμὸς τῶν εὐδαιων ἐξαγωγῶν ὑγεινῆς καὶ ἄλλων ὁμοίας φύσεως ἀνοιγμάτων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα δέον νά περιορίζηται εἰς τὸ ἐλάχιστον, εἴτε διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως ὑπὸ ἐκδόστης ἐξαγωγῆς ὅσον τὸ δυνατόν πλειόνων ἐκβολικῶν σωλήνων ὑγεινῆς ἢ ἄλλων, εἴτε και δι' οἰουδήποτε ἄλλου ἱκανοποιητικοῦ τρόπου.

- τοποθετούνται εις κεχωρισμένα στεγανά διαμερίσματα ούτως πως διατεταγμένα ή τοποθετημένα, ώστε ταύτα να μη κατακλύζονται άμέσως συνεκεία της αύτης βλάβης. Έάν αι μηχαναί και οι λέβητες εδράσκωνται εις δύο ή πλέον στεγανά διαμερίσματα, αι διά τήν άπάντησιν των κυττών διαθέσιμοι άντλίες δέον να είναι κατά τό δυνατόν διανεμημένοι εις τά διαμερίσματα ταύτα.
- (δ) Έπί πλοίων μήκους 91,5 μέτρων (ή 300 ποδών) ή έχόντων δεικτιν κριτηρίου 30 και άνω, ή διάταξις δέον να είναι τοιαύτη ώστε μία τουλάχιστον μηχανοκίνητος άντλία να είναι διαθέσιμος προς χρήσιν ύφ' όλης τάς συνθήκας συνθήκας, ύφ' ός τό πλοϊόν θα ήτο δυνατόν να κατακλυσθή έν πλ.φ. Η άπαιτησις αύτη θα θεωρηθή έκπληρωθεΐσα εάν:
- (i) μία των απαιτουμένων άντλιών είναι άντλία άσφαλείας ήγγυημένου ύποβρυχίου τύπου, λαμβάνουσα ενέργειαν κινήσεως εκ πηγής κειμένης άνωθεν του καταστρώματος στεγανών, ή
 - (ii) αι άντλίες και αι πηγαι ένεργείας διά τήν κίνησιν των είναι ούτως πως διατεταγμένοι καθ' όλον τό μήκος του πλοίου ώστε, υπό οιασδήποτε συνθήκας κακώσεως, ός τό πλοϊόν απαιτείται να άντιμετωπίση, μία τουλάχιστον άντλία, εύρισκομένη εις μη βλαβέν διαμέρισμα, να δύναται να χρησιμοποιηθή.
- (ε) Έξαιρείσει των προσθέντων άντλιών των προοριζομένων μόνον: διά τήν άποκλειστικήν έξυπηρέτησιν των άκραιών δεξαμενών συσταθμίσεως, έκάστη απαιτούμενη άντλία κύτους δέον να είναι διατεταγμένη κατά τρόπον έπείγουσαν τήν άπ' αύτης άναρρόφησην έξ ολούδηποτε διαμερίσματος του όποιου ή άπάντησις απαιτείται εκ της έφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.
- (στ) (i) Έκάστη άνεξάρτητος μηχανοκίνητος άντλία κύτους δέον να είναι ίκανή να προσδίδη ταχύτητα εις τό ύδωρ, έντός του απαιτουμένου κυρίου άγωγού άπαντήσεως κύτους, ούχι μικρότερον των 122 μέτρων (ή 400 ποδών) ανά λεπτόν. Άνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι άντλίες κύτους έγκατεστημένοι εις χώρους μηχανών δέον να έχωσιν άπ' εύθείας άναρροφήσεις εκ των χώρων τούτων, υπό τήν έπιφύλαξιν ότι δέν θα απαιτηθώσι περισσώτεροι των δύο άναρροφήσεων δι' έκαστον των χώρων τούτων. Όταν ύπάρχωσι δύο ή περισσώτεροι τοιαύται άναρροφήσεις θα προβλέπεται μία τουλάχιστον εις τήν άριστεράν πλευράν και μία εις τήν δεξιάν. Η Άρχή δύναται να απαιτήσιν ή και άνεξάρτητοι μηχανοκίνητοι άντλίες κύτους έγκατεστημένοι εις άλλους χώρους έχωσι κεχωρισμένους άπ' εύθείας άναρροφήσεις. Αι άπ' εύθείας άναρροφήσεις δέον να είναι καταλήλως διατεταγμένοι και αι εκ τούτων εύρισκόμεναι εις χώρον μηχανών δέον να έχωσι διάμετρον ούχι μικρότεραν της του κυρίου άγωγού άπαντήσεως κύτους.
- (ii) Εις πλοία καίοντα γαιάνθρακα, δέον να ύπάρχη εις τό λεβητοστάσιον, επί πλέον των άλλων άναρροφήσεων των προβλεπομένων υπό του παρόντος Κανονισμού, εις εύκαμptos άναρροφητικός σωλήν καταλήλου διαμέτρου και άρκετού μήκους, ό όποιος να δύναται να συνδεθί εις τήν άναρρόφησην μιάς άνεξαρτήτου μηχανοκίνητου άντλίας.
- (ζ) (i) Έπί πλέον της άπ' εύθείας άναρροφήσεως ή άναρροφήσεων των καθοριζομένων υπό της παραγράφου (στ) του παρόντος Κανονισμού, θα ύπάρχη έντός του χώρου μηχανών μία άπ' εύθείας άναρρόφησης από της κυρίας άντλίας κυκλοφορίας μέχρι του σημείου άποστραγγίσεως των χώρων μηχανών έφωδιασμένη δι' ένός άντεπιστραπτικού έπιστοιμίου. Η διάμετρος του σωλήνος της άπ' εύθείας ταύτης άναρροφήσεως θα είναι τουλάχιστον τά 2/3 της διαμέτρου άναρροφήσεως της άντλίας εις τήν περίπτωσιν των άτυποπλοίων, της αύτης δε διαμέτρου προς τήν άναρρόφησην της άντλίας εις τήν περίπτωσιν των δηζελοπλοίων.
- (ii) Έάν κατά τήν γνώμην της Άρχής, ή κυρία άντλία κυκλοφορίας δέν είναι κατάλήλως προς τόν σκοπό τούτον, τότε θα άγεται μία άπ' εύθείας άναρρόφησης άσφαλείας κύτους από της μεγίστης επί του πλοίου μηχανοκίνητου άντλίας μέχρι του σημείου άποστραγγίσεως του χώρου μηχανών. Η διάμετρος της άναρροφήσεως ταύτης θα είναι ίση προς τήν διάμετρον άναρροφήσεως της χρησιμοποιούμενης άντλίας. Η παροχή της άντλίας ταύτης, ούτω συνδεδεμένης, θα όκερβαίην κατά ποσότητα, ίκανοποιούσαν τήν Άρχήν, τήν παροχήν τήν απαιτούμενην διά μίαν άντλιαν κύτους της έγκαταστάσεως.
- (iii) Τά βάκτρα των έπιστοιμίων λήψεως θαλάσσης και των άπ' εύθείας άναρροφήσεων δέον να έκπεκτείνωνται άρκετά ύπεράνω του δαπέδου του μηχανοστασίου.
- (iv) Έάν τό χρησιμοποιούμενον καύσιμον είναι ή δύναται να είναι γαιάνθραξ και εάν δέν ύπάρχη στεγανόν διάφραγμα μεταξύ των μηχανών και των λεβητών, δέον να τοποθετήται εις πύσαν άντλιαν κυκλοφορίας χρησιμοποιουμένην και έφαρμονίην του έδαφίου (i) της παρούσης παραγράφου, είτε μία άπ' εύθείας κατάβληνς έκτός πλοίου, είτε διαζευκτικώς μία συνδεδεμένη με τήν κατάβλην της άντλίας κυκλοφορίας.
- (η) (i) Όλοι αι σωληνώσεις αι έξυπηρευούσαι τήν άπάντησιν χώρων φορτίου ή μηχανών, δέον να είναι έντελώς κεχωρισμένοι των σωληνώσεων αι όπολαι χρησιμοποιούν διά τήν πλήρωσιν ή εκένωσιν των δεξαμενών ύδατος ή πετρελαίου.
- (ii) Όλοι οι σωλήνες του δικτύου κύτους οι χρησιμοποιούμενοι έντός ή έξώθεν των άνθρακαποθήκων ή των πετρελαιοαποθήκων καυσίμου ή έντός χώρων λεβητών ή μηχανών, περιλαμβανομένων των χώρων έντός των οποίων άφύρουναι δεξαμεναι κατακαθίσεως πετρελαίου ή συγκροτήματα άντλιών πετρελαίου καυσίμου, θα είναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος ή εξ άλλου έγκειμένου ύλικού.
- (θ) Η διάμετρος του κυρίου άγωγού άπαντήσεως κύτους θα ύπολογίζεται συμφώνως προς τόν κατωτέρω τύπον, ύπονοούμενου ότι, ή έσωτερική διάμετρος του κυρίου άγωγού άπαντήσεως δύναται να έχη μίαν εκ των πληρωστέρων τυποποιημένων τιμών, ήτις θα θεωρηται υπό της Άρχής ως παραδεκτή:
- $$d = 1.68 \sqrt{L(B + D)} + 25$$
- ένθα,
- d = έσωτερική διάμετρος του κυρίου άγωγού άπαντήσεως εις χιλιοστόμετρα
L = μήκος πλοίου εις μέτρα
B = πλάτος πλοίου εις μέτρα
D = κοίλον του πλοίου μέχρι του καταστρώματος στεγανών, εις μέτρα.
- ή
$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2,500}} + 1$$

ένθα,

d = έσωτερική διάμετρος του κυρίου άγωγού άπαντήσεως εις δακτύλους
L = μήκος πλοίου εις πόδας
B = πλάτος πλοίου εις πόδας
D = κοίλον του πλοίου μέχρι του καταστρώματος στεγανών εις πόδας.

Η διάμετρος των διακλαδώσεων του κυρίου άγωγού άπαντήσεως θα ύπολογίζεται διά κανόνων καθοριζομένων υπό της Άρχής.

(i) Η διάταξις του δικτύου άπαντήσεως κύτους και του δικτύου έρματος δέον να είναι τοιαύτη, ώστε να άποκλείεται ή δυνατότης είσοδης ύδατος εκ της θαλάσσης ή

καταστρώματος στεγανών και έκτός των φωταγωγών των μηχανών προώσεως. Η θέσις αυτής εν σχέσει προς την κυρίαν πηγήν ή πηγάς ηλεκτρικής ενέργειας θα είναι τοιαύτη ώστε να εξασφαλίζεται, κατά τρόπον ικανοποιούντα την Αρτήν, ότι πυρκαϊά ή άλλη ζημία εντός του χώρου μηχανών, ως ούτος καθορίζεται εις την παράγραφον (η) του Κανονισμού 2 του παρόντος Κεφαλαίου, δεν θα επιδρά έπί της τροφοδοτήσεως ή της διανομής της ηλεκτρικής ενέργειας κινδύνου. Δέν θα τοποθετηται αυτή πρώραθεν του διαφράγματος συγκρούσεως.

(β) Η διαθέσιμος ενέργεια δέον να είναι αρκετή διά να τροφοδοτήση πάσας τάς υπηρεσίας ως η Αρχή ήθελε κρίνει ως αναγκαίας διά την ασφάλειαν των επιβατών και του πληρώματος εν περιπτώσει κινδύνου, λαμβανομένων δεόντως υπ' όφιν των υπηρεσιών εκείνων, ατινες θα έδει να λειτουργήσωσι ταυτόχρονας. Ιδιαίτερα προσοχή δέον να καταβληθή δσον άφορά τών φωτισμών κινδύνου εις τούς σταθμούς των σσιπιών λέμβων επί του καταστρώματος και εξωτερικώς των πλευρών του πλοίου, εις όλους τούς διαδρόμους, κλίμακας και εξόδους, εις τούς χώρους μηχανών και εις τας θέσεις ασφαλείας τας καθοριζομένας εις την παράγραφον (η) του Κανονισμού 3 του Κεφαλαίου II-2, εις την αντίκτιαν την τροφοδοτούσαν τό σύστημα ραντισμού πυρκαϊάς (σπρίνκλερ), εις τούς πλοϊκούς φανούς και εις τούς φανούς σημάτων ασφαλείας εάν τροφοδοτούται υπό της κυρίας πηγής ενέργειας. Η ενέργεια δέον να είναι έπαρκής διά περίοδον 36 ώρων, εκτός εάν προκειται περί πλοίων εκτελούντων κανονικώς βραχείας πλάας, όποτε η Αρχή δύναται να δεχθή βραχυτέραν περίοδον. Εάν κρίνι ότι και εις την περίπτωσιν ταύτην έπιτυχάνεται ό αυτός βαθμός ασφαλείας

(γ) Η πηγή ενέργειας κινδύνου δύναται να είναι είτε:

- (i) Μία ηλεκτρογεννήτρια κινουμένη υπό καταλλήλου τύπου κινητήρος, μέ άνεξάρτητον τροφοδοτήσιν και μέ έγκεκριμένον σύστημα έκκινήσεως. Τό χρητισμοποιούμενον καύσιμον δέον να μή έχη σημείον ανάφλεξης κατώτερον τών 43° C (ή 110° F), ή
 - (ii) Μία συστοιχία συσσωρευτών, ικανή να ύπηρετήση τό φορτίον κινδύνου χωρίς να χρήση νέας φορτίσεως και άνευ υπερβολικής πίσεως της τάσεως.
- Όταν ή ηλεκτρική ενέργεια κινδύνου λαμβάνεται εκ μιας ηλεκτρογεννητριας δέον να γίνη πρόβλεψις και διά την ύπαρξιν προσωρινής πηγής ενέργειας κινδύνου διά συστοιχίας συσσωρευτών έπαρκούς χωρητικότητας:
- (1) Διά την τροφοδοτήσιν του δικτύου φωτισμού κινδύνου συνεχώς επί ήμισιαν ώραν.
 - (2) Διά τό κλείσιμον τών στεγανών θυρών (εάν αυτά λειτουργούν δι ήλεκτρικής ενέργειας), αλλά χωρίς να είναι αναγκαίον να κλεισθώσι όλα ταυτοχρονας.
 - (3) Διά την λειτουργίαν τών ένδοικτων (εάν λειτουργούσι δι ήλεκτρικής ενέργειας) ολίγινες δεικνύουσιν εάν αλ μηχανοκίνητοι στεγναί θύραι ελναι άνοικται ή κλείσται, και
 - (4) Διά την λειτουργίαν τών ήχητικών σημάτων (εάν λειτουργούσι δι ήλεκτρικής ενέργειας) άπαντα είδοποιούν ότι αλ μηχανοκίνητως λειτουργούσαι στεγναί θύραι πρόκειται να κλείσωσι.
- Η διάταξις δέον να είναι τοιαύτη ώστε ή προσωρινή πηγή ενέργειας κινδύνου να δύναται να τεθή εν λειτουργία αυτομάτως, εν περιπτώσει βλάβης της κυρίας πηγής ενέργειας.
- Όταν ή ηλεκτρική ενέργεια κινδύνου λαμβάνεται εκ συστοιχίας συσσωρευτών, δέον να ληφθώσι μέτρα διά την εξασφάλισιν της αυτομάτου θέσεως εν λειτουργία του φωτισμού κινδύνου, εν περιπτώσει βλάβης της κυρίας πηγής φωτισμού.

(β) Αί γυγλυμμεται θύραι, τά άφαιρετά έλάσματα, αί παραφωτίδες, αί θυρίδες έπιβίσεως, αί φοροθυρίδες, αί θυρίδες άνθρακείσεως και τά λοιπά άνοίγματα, τά όποια συμφώνως προς τούς παρόντας Κανονισμούς, δέον να είναι κλειστά κατά τόν πλοών, δέον να κλείωνται πρό του άπόπλου. Αί άραι του κλεισίματος και αί άραι του άνοίγματος (έφ' όσον έπιδράται υπό τών παρόντων Κανονισμών) δέον να καταχωρούνται εις τό Ημερολόγιον, ως θα προβλέπεται υπό της Αρχής.

(γ) Μνεία περί όλων τών γυμνασίων και έπιθεωρήσεων τών άπαιτουμένων υπό του Κανονισμού 21 του παρόντος Κεφαλαίου, δέον να γίνεται εις τό Ημερολόγιον και να άναφέρεται λεπτομερώς πάν διαπιστούμενον ελάττωμα.

ΜΕΡΟΣ Γ — ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ*

(Τό μέρος Γ* έφαρμόζεται εις τά έπιβατηγά και εις τά φορτηγά πλοία)

Κανονισμός 23

Γενικά

(α) Αί ηλεκτρικαί εγκαταστάσεις εις τά έπιβατηγά πλοία δέον να είναι τοιαύται, ώστε:

- (i) Αί οδοιδείξεις ύπηρεσία ασφαλείας να τηρούνται υπό πάσας τάς συνθήκας έκτάκτου άνάγκης, και
- (ii) Η ασφάλεια τών έπιβατών, του πληρώματος και του πλοίου να εξασφαλιζέται εκ άτυχημάτων προερχομένων εκ ήλεκτρικής ενέργειας.

(β) Τά φορτηγά πλοία δέον να συμμορφούνται προς τούς Κανονισμούς 26, 27, 28, 29, 30 και 32 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 24

Κυρία πηγή ηλεκτρικής ενέργειας εις έπιβατηγά πλοία

(α) Πάν έπιβατηγόν πλοϊον επί του οποίου ή ηλεκτρική ενέργεια άποτελεί τό μόνον μέσον εξασφαλίσεως τών βοηθητικών ύπηρεσιών τών άπαιτητών διά την πρόωσιν και τήν ασφάλειαν του πλοίου, δέον να είναι έφοδιασμένον διά δύο τουλάχιστον κυρίων ηλεκτροπαραγωγών ζευγών. Η ισχύς τών ζευγών τούτων δέον να είναι τοιαύτη, ώστε να είναι ελεότι δυνατόν να εξασφαλισθή ή λειτουργία τών ύπηρεσιών τών άνωφερομένων εις τό έδάριον (αχ) του Κανονισμού 23 του παρόντος Κεφαλαίου, εις περίπτωση καθ' ήν εν τών ηλεκτροπαραγωγών τούτων ζευγών παύση να λειτουργή.

(β) Εις έπιβατηγόν πλοϊον όπου ύπάρχει εις μόνον κύριος σταθμός ηλεκτρικής ενέργειας, ό κύριος πίνας διανομής θα τοποθετηται έντός της αυτής κατακορυφου (ζώνης πυρκαϊάς. Εάν ύπάρχουν κλείονες του ένός σταθμού ήλεκτρικής ενέργειας, έκτρέπεται όπωσ ύπάρχει εις μόνον κύριος πίνας διανομής.

Κανονισμός 25

Πηγή Ηλεκτρικής Ένεργειας Κινδύνου εις Έπιβατηγά Πλοία

(α) Μία αυτόνομος πηγή ήλεκτρικής ενέργειας κινδύνου θα ύπάρχει άνωθεν του

* Γίνεται μνεία της Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του Όργανου, δι της Αποφάσεως Α—211 (VII) επί τών Μέτρων Ασφαλείας διά τούς περιοδικώς μη φυλασσόμενους χώρους Μηχανών Φορτηγών Πλοίων, επί πλοϊον έκτινεν άπαντα υπό όμοιές συνθήκας θεωρούνται ως άπαιρηται διά τούς φυλασσόμενους χώρους Μηχανών.

- (ε) Θά τοποθετηται ενδείκτης εντός του χώρου μηχανών, κατά προτίμησιν επί του κυρίου πίνακος διανομής, ίνα δεικνύη την εκφόρτισιν της συστοιχίας συσσωρευτών, της προβλεπομένης υπό του παρόντος Κανονισμού.
- (στ) (ι) 'Ο πίναξ διανομής κινδύνου θά τοποθετηται, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, πλησίον της πηγής ενέργειας κινδύνου.
- (ιι) 'Όταν ή πηγή ενέργειας κινδύνου είναι ηλεκτρογεννήτρια, ό πίναξ διανομής ασφαλείας θά τοποθετηται εντός του αυτού χώρου της πηγής ενέργειας κινδύνου, εκτός εάν διά της διατάξεως ταύτης επιβεβαιωθεί ή λειτουργία του πίνακος.
- (ιιι) Συστοιχία συσσωρευτών εγκατεστημένη συμφώνως προς τόν παρόντα Κανονισμόν δέν θά τοποθετηται εντός του αυτού χώρου όπου υπάρχει ό κύριος πίναξ κινδύνου.
- (ΙV) 'Η 'Αρχή δύναται νά επιτρέπη όπως ό πίναξ διανομής κινδύνου τροφοδοτείται εκ του κυρίου πίνακος υπό κανονικές συνθήκας όπηρεσίας.
- (ζ) Θά λαμβάνωνται μέτρα όπως τό σύνολον της εγκαταστάσεως κινδύνου δύναται νά λειτουργή όταν τό πλοϊόν λάβη εγκαρσίαν κλίσιν 22½ μοιρών καί (ή) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρών.
- (η) Θά υπάρχη πρόβλεψις διά τήν δοκιμήν περιδικίας της πηγής ενέργειας κινδύνου, καθώς καί της προσωρινής πηγής ενέργειας, εάν υπάρχη τιαυτή. 'Η τιαυτή δοκιμή θά περιλαμβάνη καί τήν δοκιμήν τών ατομάτων διατάξεων.
- Κανονισμός 28
- Πηγή 'Ηλεκτρικής 'Ενεργείας Κινδύνου εις τά Φορητά Πλοία.
- (α) Φορητά πλοία 5000 κόρων όλικης χωρητικότητος καί άνω.
- (ι) Είς φορητά πλοία 5000 κόρων όλικης χωρητικότητος καί άνω θά υπάρχη μία αυτόνομος πηγή 'Ενεργείας κινδύνου. Θά είναι τοποθετημένη, τή ικανοποιήσει της 'Αρχής, άνωθεν του άνωτάτου συνεχούς καταστρώματος καί εκτός του φωταγωγού τών μηχανών, εις τρόπον ώστε ή λειτουργία αυτής νά είναι εξηραλισμένη εις περίπτωση πυρκαϊάς, ή έτέρου συμβεβηκότος, όπερ ήθελε προκαλέσει βλάβην της κυρίας ηλεκτρικής εγκαταστάσεως.
- (ιι) 'Η διαθέσιμος 'Ενέργεια θά είναι επαρκής διά τήν τροφοδοτήσιν πασών τών όπηρεσιών τάς όποιας ή 'Αρχή κρίνει αναγκαίας διά τήν ασφαλείαν άπάντων τών προσωπών επί του πλοίου εις περίπτωση κινδύνου, λαμβανομένων υπ' ό-πιν τών όπηρεσιών έκείνων ατίνες δέον νά λειτουργήσασι συγχρόνως. 'Ι-διαίτερα προσοχή δέον νά δοθ ή εις τά εξής:
- (1) Είς τόν φωτισμόν κινδύνου εις τάς θέσεις τών λέμβων επί του κατα-στρώματος καί εξωτερικώς τών πλευρών του πλοίου, πάντας τούς δια-δρόμους, κλίμακας καί εξόδους, εις τούς χώρους τών κυρίων μηχανών καί του χώρου του κυρίου ηλεκτροπαραγωγού ζεύγους, εις τήν γέφυραν καί τό δομάτιον χαρτών.
- (2) Είς τούς κώδωνας κινδύνου.
- (3) Είς τούς πλοϊκούς φανούς εάν είναι αποκλειστικώς ηλεκτρικοί καί εις τόν φανόν σημάτων ημέρας, εάν όυτος τροφοδοτείται εκ της κυρίας πηγής ηλεκτρικής ενέργειας.
- 'Η 'Ενέργεια ατή θά είναι επαρκής διά περίοδον 6 ώρων.
- (ιιι) •'Η πηγή 'Ενεργείας κινδύνου δύναται νά είναι, είτε:
- (1) Μία συστοιχία συσσωρευτών ικανή νά όπηρετήσ η τό φορτίον κινδύ-νου, χωρίς νά χρήσ η νέας φορτίσεως καί άνευ υπερβολικής πίσεως της τάσεως, ή
- (2) Μία ηλεκτρογεννήτρια κινουμένη υπό καταλληλου τύπου κινητήρος με άνεξάρτητον τροφοδοτήσιν καυσίμου καί με σύστημα έκκινήσεως έγκερμμένην υπό της 'Αρχής. Τό χρησιμοποιούμενον καύσιμον δέον νά μή έχ η σημείον άναφλέξεως κατώτερον τών 43°C (ή 110°F).
- (IV) Θά λαμβάνωνται μέτρα όπως τό σύνολον της εγκαταστάσεως κινδύνου δύνα-ται νά λειτουργή όταν τό πλοϊόν λάβη εγκαρσίαν κλίσιν 22½ μοιρών καί (ή) διαμήκη κλίσιν 10 μοιρών.
- (V) Θά υπάρχη πρόβλεψις διά τήν δοκιμήν περιδικίας της πλήρους εγκαταστά-σεως κινδύνου.
- (β) Φορητά πλοία όλικης χωρητικότητος κατωτέρας τών 5000 κόρων
- (ι) Είς φορητά πλοία όλικης χωρητικότητος κατωτέρας τών 5000 κόρων θά ύ-πάρχ η μία αυτόνομος πηγή 'Ενεργείας κινδύνου τοποθετημένη εις θέσιν έγκε-κριμένην υπό της 'Αρχής καί ικανή νά τροφοδοτή τόν φωτισμόν εις τάς θέ-σεις χειρισμών καθελεκτώσεως καί άνθέσεως τών σωσιβίων λέμβων, τών καθο-ρίζόμενων εις τά δάφρια (α)(ιι), (β)(ιι) καί (β)(ιιι) του Κανονισμού 19 του Κε-φαλαίου ΙΙΙ, επί πλέον δέ εις έτέρας όπηρεσίας ως ή 'Αρχή ήθελε κρίνει άναγ-καϊόν, λαμβανομένου υπ' όφιν του Κανονισμού 38 του Κεφαλαίου ΙΙΙ.
- (ιι) 'Η διαθέσιμος 'Ενέργεια δέον νά είναι επαρκής διά περίοδον τολάχιστον 3 ώρων.
- (ιιι) Τά πλοία ταύτα υπόκεινται έκδοσης εις τάς διατάξεις τών δαφνίων (ιι), (iv) καί (v) της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.
- Κανονισμός 27
- Προφυλάξεις διά τήν 'Ηλεκτροπληξίαν. Πυρκαϊάν καί λοιπάς Κινδύνους
- 'Ηλεκτρικής Προελεύσεως
- (α) 'Επιβατηγά καί Φορητά Πλοία.
- (ι) 'Όλα τά έκτεθειμένα μεταλλικά μέρ η τών ηλεκτρικών μηχανών καί ή-λεκτρικού εξαρτισμού άτινα δέν προορίζονται νά εύρίσκωνται υπό τά-σιν, άλλ' ένδεχεται λόγω σφάλματος νά εύρεθώσιν υπό τάσιν, δέον νά είναι προστατευμένα. Πάσα συσκευή δέον νά είναι ούτως πως κατα-σκευασμένη καί εγκατεστημένη, ώστε νά αποκλείεται πάς κίνδυνος ά-τυχήματος υπό όμαλός συνθήκας χρησιμοποίησεως.
- (2) Τά μεταλλικά πλαίσια όλων τών φορητών ηλεκτρικών λυχνιών, έργα-λείων καί όμοϊων συσκευών, άτινα άποτελούσι μέρος του ηλεκτρικού εξαρτισμού καί άτινα λειτουργούσιν υπό τάσιν άνωτέρων μίξ τάσεως ασφαλείας καθοριζόμενης υπό της 'Αρχής, δέον νά είναι προσταυμέ-να διά καταλληλου άνωγού, εκτός εάν λυχνιόν Ισοδύναμον προφυλά-ξει, καθώς ή διά δικλής μονώσεως ή ή διά μετασχηματιστοδ μόφ-σεως. 'Η 'Αρχή δύναται νά απαιτήσ η προσέτους ειδικάς προφυλά-ξεις διά τάς φορητάς ηλεκτρικάς λυχνίας, έργαλεία ή όμοϊας συσκευές όταν χρησιμοποιούσιν εντός όρων χάρων.
- (ιι) Οί κύριοι πίνακες διανομής καί οί πίνακες διανομής κινδύνου δέον νά είναι ούτως πως εγκατεστημένοι ώστε νά είναι εύκόλως προστάοί έμπεσοθεν καί ό-πασθεν, άνευ κινδύνου διά τό όπηρετοδν προσωπικόν. Αί πλευραι, τό όπισθεν

(ν) Αι ενώσεις όλων των άγων, εξαιρέσει των κυκλωμάτων μεταδόσεως υπό χαμηλήν τάσιν, θά γίνονται μόνον εντός κιβωτίων ενώσεων ή εντός κιβωτίων διακλαδώσεων. Πάντα τα κιβώτια ταύτα ή έτερα εξαρτήματα καλωδίων θά είναι ούτω προς κατασκευασμένα ώστε νά έμποδίσουν την έξαλωσιν φλογός εκ του κιβωτίου ή του εξαρτήματος. Όταν χρησιμοποιήται ένωση καλωδίου διά συγκολλησεως, θά έκτελήται αυτή δι' έγκεκριμένου τρόπου, ούτως ώστε τό καλώδιον νά διατηρή τās άρχικās μηχανικās και ηλεκτρικās ιδιότητας.

(γ) Διά Φορητά Πλοία μόνον.

Συσκευαί υποκείμεναι εις τη παραγωγήν ηλεκτρικών τάσεων, δέον νά μή εγκαθίστανται εντός διαμερίσματος προοριζομένου πρωτίτως διά τās συστοιχίας συσσωρευτών, έκτός εάν αι συσκευαί αύται είναι τύπου άπεξέφλογου (άντικεκρηκτικά).

Κανονισμός 28

Λέεσα 'Αναποδίσεως Πλοίου

(α) 'Επιβατηγά και Φορητά Πλοία.

Εις πάν πλοίων ή ισχύς διά την άναπόδισιν δέον νά είναι έπαρκής, ώστε νά εξασφαλίζεται ό έλεγχος του πλοίου ύφ' όλας τās κανονικās συνθήκας.

(β.) 'Επιβατηγά Πλοία μόνον.

Η ικανότης των μηχανών του πλοίου διά την άναστροφήν της διειδυσεως ώσεως της έλικος εντός έπαρκούς χρόνου υπό κανονικās συνθήκας χειρισμών, εις τρόπον ώστε νά φέρη τό πλοίον εις άκίνησιαν εκ της μεγίστης ταχύτητος του πρόω, θά εξακριβούται κατά την άρχικήν δοκιμήν.

Κανονισμός 29

Μηχανισμός Κινήσεως Πηδαλίου*

(α) 'Επιβατηγά και Φορητά Πλοία.

(i) Πάν πλοίων δέον νά είναι έφοδιασμένον διά κυρίου και βοηθητικού μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου έγκεκριμένου υπό της 'Αρχής.

(ii) Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου δέον νά είναι έπαρκός άντοχής και ικανός όπως τό πλοίον κυβερνώνται εις την μεγίστην ύπηρεσιακήν ταχύτητα. Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου και ό κορμός του πηδαλίου θά έχωσι μελετητή κατά τρόπον ώστε νά μή ύφίστανται ζημίαν εις την μεγίστην ταχύτητα άναποδίσεως του πλοίου.

(iii) Ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου δέον νά είναι έπαρκός άντοχής και δυνάμεως ικανός, ώστε τό πλοίον νά κυβερνώνται μέ ταχύτητα πλεύσιμον και νά είναι εις θέσιν νά τεθή ταχέως εις λειτουργίαν έν περιπτώσει άνάγκης.

(iv) Η άκριβής θέσις του πηδαλίου, εάν τόστο κινήται διά μηχανικής ένεργείας, θά ένδεικνύται εντός του κυρίου σταθμού πηδαλίου.

(β) 'Επιβατηγά Πλοία μόνον.

(i) Ο κύριος μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου θά είναι ικανός όπως θέτη τό πη-

* Γίνεται μεία της συστοιχίας ήτης υποκείμενη υπό του 'Οργανισμού της 'Απορίσεως Α 210 (α) και του Μηχανισμού Κινήσεως πηδαλίου διά Μεγάλα Πλοία.

μέρος και όπου άπαιτείται τό έμπρόσθιον μέρος αυτών, θά είναι έπαρκές προστατευμένα. Θά υπάγωσι μονωτικοί τάπητες ή δικτυωτά έμπροσθεν και όπισθεν όπου άπαιτείται. Έκτεθειμένα μέρη των ηλεκτροφόρων άγων προστατεύσεως, των όποιων ή τάσις υπερβαίνει την καθορισθησμένην τάσιν υπό της 'Αρχής, δέον νά μή εγκαθίστανται επί του έμπροσθίου μέρους ούδη ήτοι τε πίνακος διανομής ή πίνακος χειρισμού.

(iii) (i) Όταν χρησιμοποιήται σύστημα διανομής μετ' έπιστροφής διά του σκάφους, θά λαμβάνονται ειδικαί προφυλάξεις ίκανοποιούσαι την 'Αρχήν.

(2) Η έπιστροφή ή διά του σκάφους δέν θά χρησιμοποιήται εις τά δεξιμένα πλοία.

(iv) (i) Πάσαι αι μεταλλικαί επενδύσεις και ό όπλισμός των καλωδίων θά είναι ηλεκτρικώς συνεχείς και προστατευμένοι.

(2) Εάν τά καλώδια είναι άνευ επενδύσεως ή όπλισμού και δύναται νά ύπάρξη κίνδυνος πυρκαϊάς λόγω σφάλματος ή ηλεκτρικής αίτίας, ή 'Αρχή δύναται νά άπαίτηση ειδικās προφυλάξεις.

(ν) Τά εξαρτήματα φωτισμού θά είναι διατεταγμένα ούτω πως, ώστε νά άποφύγηται ή ύψωσις θερμοκρασίας ήτις θά ήδύνάτο νά προξενήση ζημίαν εις τά καλώδια, καθώς και νά έμποδισήται ή υπερβολική θερμοκρασία των γειτονικών ύλικών.

(vi) Τά καλώδια θά ύποστηρίζωνται κατά τρόπον ώστε νά άποφεύγεται ή φθορά εκ τριβής ή άλλης ζημίας.

(vii) Έκαστον χωριστόν κύκλωμα θά προφυλάσσεται εκ βραχυκυκλώματος. Έκαστον χωριστόν κύκλωμα θά προφυλάσσεται επίσης έναντι υπερφορτίσεως, έκτός εάν πρόκειται νά έφαρμοσθή ό Κανονισμός 30 του παρόντος Κεφαλαίου ή όταν ή 'Αρχή έπιτρέπη εξαίρεσιν. Η έπιτρεπόμενη ένταση έκάστου κυκλώματος θά ένδεικνύται μονίμως όμοι μέ τά χαρακτηριστικά ή την τοκοθέτησιν του καταλήλου μέσου προστασίας έναντι υπερφορτίσεως.

(viii) Αί συστοιχίαι συσσωρευτών θά είναι καταλλήλως προφυλαγμένα και τά διαμερίσματα τά χρησιμοποιούμενα πρωτίτως διά την ένκατάστασιν αυτών θά κατασκευάζωνται έπιμελώς και θά άερίζωνται έπαρκώς.

(β) Διά 'Επιβατηγά μόνον Πλοία.

(i) Τά συστήματα διανομής θά είναι ούτω πως διατεταγμένα ώστε πυρκαϊά εντός μιας κατακορύφου ζώνης διαίρεσεως πυρκαϊάς δέν θά έπηρεάση τās ολσώμεις ύπηρεσίας εντός άλλης κατακορύφου ζώνης διαίρεσεως πυρκαϊάς. Η άπαίτησις αυτή θά θεωρήται ως πληρωμένη εάν τά κύρια καλώδια και τά κύκλωματα κινδύνου άπνα διέρχονται διά μιας οιασδήποτε ζώνης διαχωρίζωνται συγχρόνως κατακορύφως και όριζόντιως δι' όσον τό δυνατόν μεγαλύτερου χώρου.

(ii) Τά ηλεκτρικά καλώδια θά είναι μη εύφλέκτου τύπου έγκεκριμένου υπό της 'Αρχής. Η 'Αρχή δύναται νά άπάτηση ύψηλότερον βαθμόν προστασίας διά τά ηλεκτρικά καλώδια εντός ώρισμένων χώρων του πλοίου προς πρόληψιν πυρκαϊάς ή έκκρήξεως.

(iii) Εις χώρους εντός των οποίων δυνατόν νά συγκεντρωται εύφλεκτα μίγματα αερίων, δέν θά τοποθετήται οιαδήποτε συσκευή ηλεκτρισμού, έκτός εάν είναι τίπου μη δυναμένου νά προκαλέση την άνάφλεξιν του έν λόγω μίγματος, ως επί παραδείγματι μία συσκευή άεξίφλογος (άντι-εργητική).

(iv) Κύκλωμα φωτισμού εντός άνθρακαποθήκης ή κύτους φορτίου θά έφοδιαζεται διά μονωμένου διακόπτου τοποθετουμένου έξωτερικώς του χώρου τούτου.

ταγά Πλοία 'Ολικής Χωρητικότητας 5000 κόρων και άνω

(ι) 'Ηλεκτρικοί και ηλεκτροδυναμικοί μηχανισμοί κινήσεως πηδάλιου θα τροφοδοτούνται υπό δύο κυκλωμάτων όγμομένων εκ του κύριου πίνακος διαμόνης. 'Εν εκ των κυκλωμάτων δύναται να διέρχεται διά του πίνακος διαμόνης κινδύνου, εάν υπάρξει τοιούτος. 'Εκαστον κύκλωμα θα είναι ικανόν να τροφοδοτή πάντας τους κινητήρες ολίγης κατανικώς εδρηνται συνδεμένοι μετ' αυτού και ολίγης λειτουργούν συγχρόνως. Όταν προβλεπώνται διατάξεις έναλλαγής εντός του οίακιστηρίου, αλίγες επιτρέπουν εις εκάτερον των κυκλωμάτων να τροφοδοτή ένα κινητήρα ή συνδυασμόν κινητήρων, ή ικανότης εκάστου κυκλώματος θα έπαρκει διά τας εδστηροτέρας συνθήκας φορτίου. Τά κυκλώματα θα χωρίζονται καθ' όλον τό μήκος αυτών δι' άποστάσεως όσον τό δυνατόν μεγάλυτέρας.

(ιι) Τά προαναφερόμενα κυκλώματα και οι κινητήρες δέν θα προστατεύονται παρά μόνον έναντιον βραχυκυκλώματος.

(γ) *Φορητά Πλοία 'Ολικής Χωρητικότητας μικρότερης των 5000 κόρων*

(ι) Όταν ή ηλεκτρική ένεργεια είναι ή μόνη πηγή ένεργείας διά τόν κύριον μηχανισμόν και τόν βοηθητικών μηχανισμόν κινήσεως πηδάλιου, θα τηρούνται αι διατάξεις αι προβλεπόμεναι υπό τών έδαφίων (ι) και (ιι) τής παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού. 'Εν τούτοις, όταν ό βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδάλιου κινήται υπό κινητήρος όστις κυρίως χρησιμοποιείται δι' άλλας υπηρεσίας, ή παράγραφος β(ι) πρέπει να εφαρμόζεται υπό τών όρων ότι ή 'Αρχή μόνον ικανοποιημένη εκ τών διατάξεων προστασίας.

(ιι) Οι κινητήρες κύριου μηχανισμού κινήσεως πηδάλιου ήλεκτρικού ή ηλεκτροδυναμικού, καθώς και τά κυκλώματα τά τροφοδοτούνται αυτούς δέν θα προστατεύονται παρά μόνον έναντιον βραχυκυκλώματος.

Κανονισμός 31

Θέσις τών 'Εγκαταστάσεων Κινδύνου επί τών 'Εκπιπτηγών Πλοίων

'Η ηλεκτρική πηγή ένεργείας κινδύνου, αι άντλίες πυρκαϊκώς κινδύνου, αι άντλίες κύτους κινδύνου, αι συστοιχίαι φιαλών διοξειδίου του άνθρακος διά τήν σβέσιν πυρκαϊκώς, καθώς και αι λοιπαί εγκαταστάσεις κινδύνου, οδοιδείξεις διά τήν άποκλίσειν του πλοίου, δέν θα εγκαθίστανται εις έπιβατηγόν πλοίων πρόφραθεν του διαφράγματος συγκρούσεως.

Κανονισμός 32

'Επικοινωνία μεταξύ Γεωύρας και Μηχανοστασίας

Πάντα τά πλοία δέν να έφοδιζώνται διά δύο μέσων έτινα θα επιτρέπουν τήν διαβίβασιν διαταγών από τής γεωύρας προς τό μηχανοστάσιον. Τό έν τών μέσων τούτων θα είναι ό τηλεγράφος μηχανής.

δάλιον από 35 μοίρας τής μιάς πλευράς εις τας 35 μοίρας τής έτέρας πλευράς, όταν τό πλοϊον κινήται με τήν μεγίστην υπηρεσιακήν ταχύτητα προς τά πρόσω. Τό πηδάλιον θα δύναται να τίθεται από 35 μοίρας τής μιάς πλευράς εις τας 30 μοίρας τής άλλης εντός 28 δευτερολέπτων με τήν μεγίστην ταχύτητα υπηρεσίας του πλοίου.

(ι) 'Ο βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδάλιου θα λειτουργή διά μηχανικής ένεργείας επί παντός πλοίου διά τό όποιον ή 'Αρχή άπαιτεί κορμόν πηδάλιου του όποιου ή διάμετρος εις τό ύψος του οίακος είναι άνωτέρα των 22,86 εκατοστών (ή 9 δακτύλων).

(ιι) Όταν αι κινητήριον μονάδες και αι άπαιτούμεναι συνδέσεις του κύριου μηχανισμού κινήσεως πηδάλιου έχουν έγκατασταθή εις διπλούν κατά τρόπον ικανοποιούντα τήν 'Αρχήν, και εκάστη μονάδα επιτρέπει εις τόν μηχανισμόν κινήσεως πηδάλιου να ικανοποιή τας άπαιτήσεις του έδαφίου (ι) τής παραγράφου παραγράφου, δέν θα απαιτείται βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδάλιου.

(ιιι) Όταν ή 'Αρχή άπαιτεί κορμόν πηδάλιου του όποιου ή διάμετρος εις τό ύψος του οίακος υπερβαίνει τά 22,86 εκατοστόμετρα (ή 9 δακτύλους), δέν όπως έγκαθίσταται δεύτερος σταθμός πηδάλιου εις θέσιν ικανοποιούντα τήν 'Αρχήν. Τά συστήματα του χειριστηρίου μηχανισμού έξ άποστάσεως εκ του κύριου καθώς και εκ του δεύτερου σταθμού θα είναι ούτω πως διατεταγμένα και κατά τρόπον ικανοποιούντα τήν 'Αρχήν, ώστε εάν τό έν σύστημα έγρηστευθή, τούτο δέν θα συνεπάγεται τήν άδυναμίαν κυβερνήσεως του πλοίου διά του έτέρου συστήματος.

(iv) Θα προβλεπώνται μέσα ικανοποιούντα τήν 'Αρχήν διά τήν μεταβίβασιν διαταγών εκ τής γεωύρας εις τόν δεύτερον σταθμόν πηδάλιου.

(γ) *Φορητά πλοία μόνον.*

(ι) 'Ο βοηθητικός μηχανισμός πηδάλιου θα λειτουργή διά μηχανικής ένεργείας εις πν πλοϊον διά τό όποιον ή 'Αρχή άπαιτεί κορμόν πηδάλιου του όποιου ή διάμετρος εις τό ύψος του οίακος υπερβαίνει τά 35,56 εκατοστόμετρα (ή 14 δακτύλους).

(ιι) Όταν αι κινητήριον μονάδες και αι συνδέσεις των μηχανισμών κινήσεως άπάρχουν εγκατεστημένοι εις διπλούν κατά τρόπον ικανοποιούντα τήν 'Αρχήν, και εκαστος τούτων πληροί τό έδαφιον (ιιι) τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, δέν θα απαιτείται βοηθητικός μηχανισμός κινήσεως πηδάλιου, υπό τόν όρον ότι οι εις διπλούν μηχανισμοί και συνδέσεις αυτών λειτουργούντες συγχρόνως, πληροποιή τους όρους του έδαφίου (ιι) τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 30

*'Ηλεκτρικοί και 'Ηλεκτροδυναμικοί Μηχανισμοί Κινήσεως Πηδάλιου**

(α) *'Επιβατηγά και Φορητά Πλοία.*

'Ενδείκται λειτουργίας των κινητήρων των ήλεκτρικών και ηλεκτροδυναμικών μηχανισμών κινήσεως πηδάλιου θα τοποθετούνται εις κατάλληλον χώρον έγκρινόμενον υπό τής 'Αρχής.

(β) Πάντα τά 'Επιβατηγά Πλοία (οίαδήποτε ολικής χωρητικότητας) και τά Φορητά

* Γίνεται μνεία τής Συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του 'Οργανισμού διά τής 'Αποφάσεως Α.210(νι), επί του Μηχανισμού Κινήσεως πηδάλιου διά Μεγάλα Πλοία.

(ιι) Υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μεταφέροντα ούχι περισσότερους των 36 επιβατών και υπάρχοντα φορτηγά πλοία δέον όπως συμμορφούνται προς τα κάτω:

- (1) Διά πλοία ή τρόπικς τών οποίων έτέθη κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν Ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1960 ή κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρισκοντο εις παρεμφερείς προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, ή Αρχή θά εξαοφαλίξη ότι αι άπαιτήσεις αι εφαρμολζόμεναι συμφώνως προς τās διατάξεις του Κεφαλαίου II τής Συμβάσεως έκείνης διά τά νέα πλοία πληρουνται καθώς αύται καθορίζονται εις έκείνο τό Κεφάλαιον.
- (2) Διά πλοία τών οποίων ή τρόπικς έτέθη κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν Ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1948 ή κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκοντο εις παρεμφερείς προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, πάντως πρό τής ήμερομηνίας θέσεως εν Ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1960, ή Αρχή θά εξαοφαλίξη ότι αι άπαιτήσεις εφαρμολζόμεναι συμφώνως προς τās διατάξεις του Κεφαλαίου II τής Συμβάσεως του 1948 διά νέα πλοία πληρουνται καθώς αύται καθορίζονται εις έκείνο τό Κεφάλαιον.
- (3) Διά πλοία τών οποίων ή τρόπικς έτέθη πρό τής ήμερομηνίας θέσεως εν Ισχύϊ τής Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τής Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1948 ή εύρίσκοντο εις παρεμφερείς προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής πρό τής ήμερομηνίας ταύτης, ή Αρχή θά εξαοφαλίξη ότι αι άπαιτήσεις αι εφαρμολζόμεναι συμφώνως προς τās διατάξεις του Κεφαλαίου II τής Συμβάσεως έκείνης διά τά υπάρχοντα πλοία πληρουνται καθώς αύται καθορίζονται εις έκείνο τό Κεφάλαιον.
- (δ) Διά πλν υπάρχον πλοίων συμφώνως προς τās διατάξεις τής παρούσης Συμβάσεως ή Αρχή, επί πλέον τής εφαρμολγής των άπαιτήσεων του άρθρου (γ) (1) του παρόντος Κανονισμού, θά άποφασίξη ποίαι εκ των άπαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου τών μη περιλαμβανομένων εις τό Κεφάλαιον II των συμβάσεων 1948 και 1960 θά εφαρμολζωνται.
- (ε) Η Αρχή, έφ' όσον ήθελεν κρίνει ότι αι συνθήκαι ασφαλείας και αι γενικότεραι συνθήκαι του ταξιδίου είναι τοιαύται ώστε να καθιστούν τήν εφαρμολγήν ειδικών τινών διατάξεων του Κεφαλαίου τούτου άσκοπον ή μη άναγκαίαν, δύναται να εξαίρηση τής εφαρμολγής τούτων συγκεκριμένα πλοία ή κατηγορίας πλοίων άνηκόντων εις τήν χώραν τής, έφ' όσον ταύτα δέν άπομακρύνονται κατά τόν πλοόν πλέον των 20 μιλίων από τής πλησιέστερας ξηράς.
- (στ) Εις τήν περίπτωση επιβατηγών πλοίων χρησιμοποιούμενων εις ειδικά ταξείδια δια τήν μεταφοράν μεγάλου αριθμού επιβατών ειδικών ταξιδιών, ως λ.χ. ταξείδια προσκυνητών, ή Αρχή, εάν κρίνη ότι είναι πρακτικώς άδύνατον να επιβληθ συμμόρφωσιν προς τās άπαιτήσεις του Παρόντος Κεφαλαίου, δύναται να εξαίρηση τά πλοία ταύτα, όταν άνήκουσιν εις τήν χώραν τής εκ των άπαιτήσεων έκείνων εάν συμμορφούνται πλήρως προς τās διατάξεις:
- (ι) των προσηρτημένων εις τήν Συμφωνίαν του 1971 Κανόνων Έπιβατηγών Πλοίων Ειδικών Μεταφορών, και
- (ιι) των προσηρτημένων εις τό Πρωτόκολλον του 1973, Κανόνων Περί Απαιτήσεων γάρων, δι' Έπιβατηγά Πλοία Ειδικών Μεταφορών, ότε τούτο θά τεθή εν Ισχύϊ.

Κανονισμός 2

Βασικά Αρχή

Σκοπός του παρόντος Κεφαλαίου είναι να καθορίση άπαιτήσεις αι όποίαι θά εξα-

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ—2

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΙΑΣ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α — ΓΕΝΙΚΑ*

Κανονισμός 1

Εφαρμογή

- (α) Διά τούς σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου:
 - (ι) Νέον επιβατηγόν πλοϊον είναι επιβατηγόν πλοϊον ή τρόπικς του όποιου έτέθη κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν Ισχύϊ τής παρούσης Συμβάσεως ή πλοϊον τό όποιον κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκεται εις παρεμφερείς προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, ή φορτηγόν πλοϊον τό όποιον μεταοκευάθη εις επιβατηγόν κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν ταύτην, πάντα τά λοιπά επιβατηγά πλοία θά θεωρούνται ως υπάρχοντα πλοία.
 - (ιι) Νέον φορτηγόν πλοϊον είναι φορτηγόν πλοϊον ή τρόπικς του όποιου έτέθη κατά ή μετά τήν ήμερομηνίαν θέσεως εν Ισχύϊ τής παρούσης Συμβάσεως ή πλοϊον τό όποιον κατά τήν ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκεται εις παρεμφερείς προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής.
 - (ιιι) Πλοϊον επί του όποιου πραγματοποιούνται έπισκευαι, μετατροπαι, μετασκευαι και σχετικοί προς τās άνωτέρω εργασίας έξοπλισμοί, θά συνεχίση να συμμορφούται τουλάχιστον προς τās άπαιτήσεις ότινες Ισχυον επί τούτου προγενεστεράς. Υπάρχον πλοϊον, εις τήν περίπτωση ταύτην, δέν θά συμμορφούται, κατά κανόνα, εις μικροτέραν έκτασιν προς τās άπαιτήσεις διά τά νέα πλοία έκείνης, προς τήν όποιαν συνεμορφούτο προγενεστερώς. Έπισκευαι, μετατροπαι και μετασκευαι μεγάλης έκτάσεως και σχετικοί προς τās άνωτέρω εργασίας έξοπλισμοί θά καθιστούν υπόχρεον τό πλοϊον προς συμμόρφωσιν προς τās άπαιτήσεις διά νέα πλοία εις όταν έκτασιν ή Αρχή θεωρεί τούτο λογικόν και εφαρμόσιμον.
- (β) Έκτός εάν ρητώς προβλέπεται άλλως:
 - (ι) Οι Κανονισμοί 4 έως 16 του Μέρους Α του παρόντος Κεφαλαίου θά έχουν εφαρμολγήν επί νέων πλοίων.
 - (ιι) Τό μέρος Β' του παρόντος Κεφαλαίου θά έχη εφαρμολγήν επί τών νέων επιβατηγών πλοίων άτινα μεταφέρουν περισσότερους των 36 επιβατών.
 - (ιιι) Τό μέρος Γ' του παρόντος Κεφαλαίου θά έχη εφαρμολγήν επί τών νέων επιβατηγών πλοίων άτινα μεταφέρουν ούχι περισσότερους των 36 επιβατών.
 - (ιiv) Τό μέρος Δ' του παρόντος Κεφαλαίου θά έχη εφαρμολγήν επί τών νέων φορτηγών πλοίων.
 - (v) Τό μέρος Ε' του παρόντος Κεφαλαίου θά έχη εφαρμολγήν επί τών νέων δεξαμενοπλοίων.
 - (γ) (ι) Τό μέρος Στ' του παρόντος Κεφαλαίου θά έχη εφαρμολγήν επί τών υπάρχόντων επιβατηγών πλοίων άτινα μεταφέρουν περισσότερους των 36 επιβατών.

* Γίνεται μνεία της συστάσεως ήτις υιοθετήθη υπό του Όργανισμού, αί τής Ασφαλείας Α.211 (VII) επί των Μήτρων Ασφαλείας διά τούς Περιοδικούς μη Φυλασσόμενους Χώρους Μήτρων Φορτηγών Πλοίων, έκτελών άτινα υπό όμαλης συνθήκας θεωρούνται ως άπαραίτητα διά τούς Φυλασσόμενους Χώρους Μήτρων.

έλλοι χώροι οι οποίοι περιλαμβάνουν μηχανήματα κρούσεως, λέβητες, μηχανήματα καύσεως πετρελαίου, άτμομηχανές και μηχανές εσωτερικής καύσεως, γεννητήριες, και κύρια ηλεκτρικά μηχανήματα, μονάδες καυσίμου πετρελαίου, ψυκτικά μηχανήματα, σταθεροτήρες, μηχανήματα κλιματισμού και άερισμού καθώς και παρομοιωτές προς τους άνωτέρω χώροι και όχεται όντως εις τους χώρους τούτους.

(ιζ) «Μονάς Καυσίμου Πετρελαίου» είναι ή συσκευή ή όποια χρησιμοποιείται διά τήν προπαρασκευήν του καυσίμου πετρελαίου προς διοχέτευσιν εις πετρελαιολέβητα, ή ή συσκευή ή χρησιμοποιουμένη διά τήν προπαρασκευήν προς διοχέτευσιν θερμανθέντος πετρελαίου εις μηχανήν εσωτερικής καύσεως, και περιλαμβάνει ολνδήποτε άντλιαν καταβαλίνεως πετρελαίου, φίλτρα και θερμαντήρας έντός των οποίων ή πίεσις του πετρελαίου όπερβαίνει τά 1,8 χιλόμετρα άνά τετραγωνικόν έκαστοάν (25 λίβρας άνά τετραγωνικόν δάκτυλον).

(ιη) «Σταθμοί 'Ελέγχου» είναι οι χώροι έκείνοι έντός των οποίων είναι τοποθετημένοι αι ραδιοηλεκτρογραφικαί συσκευαί ή τά κύρια όργανα ναυσιπλοΐας ή ήλεκτρογεννήτρια κινδύνου ή εκεί όπου είναι συγκεντρωμένα τά όργανα καταγραφής και έλέγχου τής πυρκαϊάς.

(ιθ) «Άθουσαι περιέχουσας 'Επίπλωσιν και στοιγεία 'Επιπλώσεως Περιωρισμένου Κινδύνου Πυρκαϊάς» είναι διά τούς σκοπούς του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου, έκείναι αι άθουσαι αι όποιαι περιέχουν επίπλωσιν και στοιγεία επιπλώσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς (ήτοι κοιτώνες, κοινόχρηστοι χώροι, γραφεία ή άλλης μορφής ένδιατητήματα) έντός των οποίων:

(i) όλα τά μόνυμα έκπαια ός γραφεία, ύαποθήκαι, τουαλέτα κ.λπ. είναι κατασκευασμένα έξ ύλοκληρού ύκδ ήτεκερμμένων άκαύστων ύλικών, με τήν εξαίρεσιν τής χρήσεως καυσίμου ύλικού ός διακοσμητικό έκπαλλήματος των τουούτων άντικειμένων έπεί των έκτεθειμένων έπιφανείων αώτων, πάχους όχι μεγαλύτερου των 2 χιλιοστομέτρων (1/12 δακτύλου).

(ii) όλα τά έλευθέρας κινούμενα έκπαια ός καθίσματα, καναπέδες, τραπέζια, είναι κατασκευασμένα έκ σκελετού από άκαυστα ύλικά.

(iii) όλος ό ύατισμός, τά παραπετάσματα, και άλλα άναρτήματα έξ ύφασματος είδη έχον, εις βαθμόν ίκανοποιούντα τήν 'Αρχήν, ιδιότητες άντιστάσεως εις τήν διάδοσιν των φλογών όχι κατωτέρας έκείνων τάς όποιαις έχει έριον είδικού βάρους 0,8 χιλιογράμμων άνά τετραγωνικόν μέτρον (24 όγγιές άνά τετραγωνικήν ύάρυν).

(iv) όλοι οι τάπητες έχον εις βαθμόν ίκανοποιούντα τήν 'Αρχήν, ιδιότητας άντιστάσεως εις τήν διάδοσιν των φλογών όχι κατωτέρας έκείνων τάς όποιαις έχει ίσοδύναμον μάλλινον ύφασμα χρησιμοποιούμενον διά τόν αυτόν σκοπόν.

(v) όλοι αι έκτεθειμένοι έπιφάνειαι των διαφωραγμάτων, έπιστρώσεων και όροφών έχον χαρακτηριστικά χαμηλής έκπλώσεως των φλογών.

(κ) «Κατάστρωμα στεγανών» είναι τό άνώτατον κατάστρωμα μέχρι του οποίου έξικνούνται αι έγκάρσιοι στεγανώ φρακταί.

(κα) «Νεκρόν Βάρος» είναι ή διαφορά εις μετρικούς τόνους μεταξύ του έκτοκισματος του πλοίου έντός ύδατος είδικού βάρους 1,025 εις τήν γραμμήν φορτώσεως τήν άνταποκρινομένην προς τό ύψος έξάλων θέρους και του πλοίου κενού.

(κβ) «Πλοϊόν κενόν» είναι τό έκτόκισμα πλοίου εις μετρικούς τόνους άνευ φορτίου, καυσίμων, έλαίου λιπάνσεως, θαλασσέρματος, γλυκέος και τροφοδοτικού ύδατος εις δεξαμενάς, άνταλώσιμων ύλικών, έπιβατών, πληρώματος και άτομικών άντικειμέ-

(ε) «Τμήματα Κλάσεως 'Α» θά είναι κατασκευασμένα από έγκεκρυμένα άκαυστα ύλικά. Ταύτα δέν είναι άναγκαϊον έκως πληροδν τάς άπαιτήσεις τάς σχετικές προς τήν δίδοον κανονό και φλογών όδτε τάς τοιαύτας των περιουρισμδν τής ύψώσεως τής θερμικρασίας.

(στ) «Συνεχείς 'Οροφαί ή επενδύσεις Κλάσεως 'Β» είναι αι όροφαί ή επενδύσεις Κλάσεως 'Β» αι όποιαι άπολήγουν μόνον εις τμήμα Κλάσεως 'Α» ή 'Β».

(ζ) «Χάλωη ή 'Άλλο 'Ισοδύναμον 'Υλικόν». 'Όπου άπαντάται ή φράσις «χάλωη ή άλλο ίσοδύναμον ύλικόν» αι λέξεις 'Ισοδύναμον ύλικόν» σημαίνον πέν ύλικόν τό όποϊον, άφ' έαυτοδ ή κατάσιν γινόμενης μονώσεως, παρουσιάζει ιδιότητες κατασκευαστικές και άντοχής ίσοδύναμους προς τάς του χάλωος κατά τό τέλος τής έφαρμοζόμενης έκθέσεως εις τό πδρ τής τυποποιημένης δοκιμής πυρός (π.χ. τό άλουμίνιον μετά καταλλήλου μονώσεως).

(η) «Χαμηλή 'Εξάπλωσις Φλογός» σημαίνει ότι ή όδω περιγραφόμενη έπιφάνεια θά άνθίσταται έπαρκώς εις τήν έξάπλωσιν τής φλογός, τούτου καθοριζόμενου διά καταλλήλου τρόπου δοκιμής τής έγκρίσεως τής 'Αρχής.

(θ) «Κατακόρυφοι Κύριοι Ζώναι» είναι αι ζώναι, άτινες σχηματίζονται έκ τής διαίρεσεως του σκάφους, των υπερκατασκευασμάτων και των ύπερτεγασμάτων διά πυριμάχων τμημάτων κλάσεως 'Α», των οποίων τό μέσον μήκος άνωθεν ολνδηποτε καταστρώματος δέν ύπερβαίνει γενικώς τά 40 μέτρα (ή 131 πόδας).

(i) «Χώροι 'Ενδιατησεως» είναι οι κοινόχρηστοι χώροι, οι διάδρομοι, οι χώροι ύγεινής, οι θαλάμιοι, τά γραφεία, τά διαμερίσματα πληρώματος, τά κομωτήρια, τά άπομονωμένα κυλικεία και έρμάρια ύπηρεσίας και παρόμοιοι χώροι.

(ia) «Κοινόχρηστοι Χώροι» είναι οι χώροι ένδιατησεως, όττινες χρησιμοποιούνται ως προθήκαι, τραπέζια, αθουσαι και παρόμοιοι μόνιμος περίκλειστοι χώροι.

(ιβ) «Χώροι 'Υπηρετικοί» είναι οι χρησιμοποιούμενοι διά μαγειρεία, τά κυλικεία, αι άσθήκαι (έξαιρείται των άπομονωμένων κυλικείων και έρμαρίων), οι χώροι ταχυδρομείου και άξέων, εργαστήρια, έτερα έκείνων τά όποια άποτελδν μέρος των χώρων μηχανών και παρόμοιοι χώροι και αι προσβάσεις εις τοιούτους χώρους.

(iv) «Χώροι Φορτίου» είναι πάντες οι χώροι οι χρησιμοποιούμενοι διά φορτία (περιλαμβανομένων των πετρελαιωδεξαμενών φορτίου) και οι όχεται οι όντως εις τούς χώρους τούτους.

(ιδ) «Χώροι Είδικου Προορισμού» είναι οι περίκλειστοι έκείνοι χώροι άνωθεν ή κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών οι προοριζόμενοι διά τήν μεταφοράν μηχανοκινήτων όχημάτων φρόντων καύσιμον εις τάς δεξαμενάς των διά τήν προώθησιν των, προς και από τούς όποιους, τά όχηματα ταύτα, δύνανται νά δδηγδνται και προς τούς όποιους ύφίσταται προσέλασις ύπό των έπιβατών.

(ie) «Χώροι Μηχανών Κατηγορίας Α» είναι όλοι οι χώροι οι όποιοι περιλαμβάνουν:

(i) μηχανήματα τύπου εσωτερικής καύσεως χρησιμοποιούμενα είτε διά σκοπούς προώσεως είτε δι' άλλους σκοπούς, όπου τά μηχανήματα ταύτα έχον συνολικώς ίσχύν άποδόσεως όχι μικροτέραν των 373 KW, ή

(ii) ολνδήποτε πετρελαιολέβητα ή μηχανήματα καύσεως πετρελαίου, και όχεται άγοντας εις τούς χώρους τούτους.

(ιστ) «Χώροι Μηχανών» είναι όλοι οι χώροι μηχανών Κατηγορίας Α και όλοι οι

μένων αυτών.

(κγ) «Ποσόν συνδευασαμένων μεταφορών» είναι δεξαμενόπλοιοι σχεδιασμένοι διά να μεταφέρη πετρελαιοειδή ή εναλλακτικώς ξηρά φορτία χύδην.

Κανονισμός 4

Σχεδιαγράμματα Έλγχου Πυρκαϊάς

Πιός καθοδήγησιν των αξιωματικών έφ' όλων των νέων και υπαρχόντων πλοίων θα υπάρχουν μονίμως εκτεθειμένα σχεδιαγράμματα γενικής διατάξεως δεικνύοντα εύδικριτως τους σταθμούς έλγχου έκτατου καταστροφώδους, τους διαφόρους πυρκαϊώδους χώρους τους περιελασμένους υπό τμημάτων «Α» κλάσεως, τους χώρους (έναντιάρχουν) τους περιελασμένους υπό τμημάτων «Β» κλάσεως, όμοι με στοιγία περί των συναγερμών πυρκαϊάς, της εγκαταστάσεως ραντιστήρων, εάν υπάρχη, των πυροσβεστικών μέσων, των συστημάτων άνιχνεύσεως, των μέσων είσοδου εις τά διαφωρα διαμερίσματα, καταστροφάτα κ.λπ. και των συστημάτων άρρωσμοδ, περιλαμβανομένων και σταχείων των όσων έλγχου των άνεμιστήρων, των θέσεων των φρακτών και των ένδεικτικών άριθμών των έξυπηρετούντων έκαστον χώρον άνεμιστήρων άρρωσμοδ. Έναλλακτικώς, κατά την κρίσιν της 'Αρχής, αι προμνησθείσαι λεπτομέρειαι δύνανται να καταχωρηθών εις έγχειρίδιον, αντίτυπον του όπολου θα χορηγείται εις έκαστον αξιωματικόν, ενώ έτερον τοιούτον θα υπάρχη, έν παντί χρόνοφ, επί του πλοίου εις προσιτήν θέσιν. Τά σχεδιαγράμματα και τά έγχειρίδια θα τηρούνται έν ημερησίω, κίσα δέ τροποποίησις θα καταχωρηται έν αύτοίς όσον τώ δυνατόν ταχύτερον. Αι περιγραφαι των τοιούτων σχεδιαγραμμάτων και έγχειρίδιων θα είναι εις την 'Εθνικήν γλώσσαν. Εάν ή χρησιμοποιούμένη γλώσσα δέν είναι 'Αγγλική ή Γαλλική άπαντα τά άνταρρωδόν όπως περιλαμβανονται έν μεταφράσει εις μίαν εκ των γλωσσών αυτών. Έπιπρόσθετως, όδηγίαι φερόσαι εις την συντήρησιν και λειτουργίαν όλου του έξοπλισμοδ και των επί του πλοίου εγκαταστάσεων διά την καταπολέμησιν και έγκλοβισμόν της πυρκαϊάς θα διατίθενται εις ένάκιον έγχειρίδιον, όσαρ θα άνευρίσκαται άμέσως εις εκδόσεως κροστινή θέσιν.

Κανονισμός 5

Αντίλκ Πυρκαϊάς, Κύρια Σωληνώσεις Πυρκαϊάς, Λήψεις και Εύκαμπτοι Σωλήνες

(α) Ολική παροχή άντλιών πυρκαϊάς

(i) Έκ έπιβατηγοδ πλοίου, αι άπαιτούμεναι άντλαιο πυρκαϊάς θα είναι ίκαναί όπως παρέχουν διά τόν σκοπόν καταπολέμησης της πυρκαϊάς, υπό κατάλληλων πίεσιν, ός αυτή καθορίζεται κατωτέρω, ποσότητα ύδατος ούχι μικρότεραν των δύο τρίτων της ποσότητος την όποιαν δέον να παρέχουν αι άντλαιο κύτους όταν αυτά χρησιμοποιούνται διά την άπάνλησιν των κυτών.

(ii) Έκ φορτηγοδ πλοίου, αι άπαιτούμεναι άντλαιο πυρκαϊάς, έκτός της άντλίας κινδύνου (έν ύπόρχη οιαύτη), θα είναι ίκαναί να παρέχουν διά τόν σκοπόν της καταπολέμησης της πυρκαϊάς, υπό κατάλληλον πίεσιν, καθοριζομένην κατωτέρω ποσότητα ύδατος ούχι μικρότεραν των ποσώων τρίτων της συμφώνως πρός τόν Κανονισμόν 18 του Κεφαλαίου II-Ι άπαιτούμένης ποσότητος δι' έκαστην των άνεμιστήρων άντλιών κύτους, ενώς έπιβατηγοδ πλοίου των ίδιων διαστάσεων, όταν αυτή χρησιμοποιείται διά την άπάνλησιν των κυτών, λαμβανόμενου ύπ' όφιν ότι δι' ούδέν φορτηγόν πλοίον είναι άνεγκαλιόν ή συνολικώς άπαιτούμένη ίκανότης παροχής ύδατος των άντλιών πυρκαϊάς να υπερβαίνη τά 180 κυβικά μέτρα καθ' όραν.

(β) Αντίλκ πυρκαϊάς

(i) Αί άντλαιο πυρκαϊάς θα έχου άνεξάρτητον κίνησιν. Αί άντλαιο όγεινής, έρ-

ματος, άπαντήσεως κυτών ή άντλαιο γενικής χρήσεως, δύνανται να θεωρηθώσιν ως άντλαιο πυρκαϊάς, υπό τόν όρον ότι δέν θα χρησιμοποιηθώσιν κανονικώς διά την άντλήσιν πετρελαίου και εάν χρησιμοποιηθώσιν ένίοτε διά την μετάγγισιν ή την άντλήσιν πετρελαίου καυσίμου, θα τοκοθετούνται κατάλληλα μέσα διά την έναλλαγήν.

(i) Έπί έπιβατηγοδ πλοίου μεταφέροντος περισσότερους των 36 έπιβατών ή παροχή έκαστης εκ των άπαιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς θα είναι ούχι μικρότερα των 80 τοίς έκαστον του πηλίκου του προκύπτοντος εκ της διαιρέσεως της ολικής άπαιτούμένης παροχής διά του έλχιστου άριθμού των άπαιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς και έν πόση περιετώσει έκάστη άντλαιο θα είναι ίκανή να τροφοδοτή τάς δύο τολλέχιστον άπαιτούμενα προβολούς ύδατος. Αί άντλαιο αύται πυρκαϊάς θα είναι ίκαναί να τροφοδοτούν τό κύριον δίκτυον πυρκαϊάς υπό τάς άπαιτούμενας συνθήκας.

Όπου έγκαθίστανται άντλαιο μεγαλύτερου άριθμού του έλχιστου άπαιτούμενου, ή παροχή των τοιούτων προσθέτων άντλιών θα τυγχάνη της έγκρίσεως της 'Αρχής.

(ii) Έκ πλοίων ολιυδήποτε άλλου είδους, ή παροχή έκάστης εκ των άπαιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς (εκτός της άντλίας κινδύνου της άπαιτούμενης υπό του Κανονισμού 52 του παρόντος Κεφαλαίου) θα είναι ούχι μικρότερα των 80 τοίς έκαστον του πηλίκου του προκύπτοντος εκ της διαιρέσεως της ολικής άπαιτούμένης παροχής διά του άριθμού των άπαιτούμενων άντλιών πυρκαϊάς, και έν πόση περιετώσει θα είναι ίκανή να τροφοδοτή τό κύριον δίκτυον της πυρκαϊάς υπό τάς άπαιτούμενας συνθήκας. Όπου έγκαθίστανται περισσότερα άντλαιο από των έλχιστων άπαιτούμενων άριθμό, ή παροχή αυτών θα ίκανοποιή την 'Αρχήν.

(iii) Άπαντα αι άντλαιο πυρκαϊάς θα έφοδιάζονται δι' ασφαλιστικόν βαλβίδων, όταν αύται δύνανται να άναπτύξουν πίεσιν υπερβαίνουσαν την όλογισθείσαν πίεσιν των σωληνώσεων ύδατος, των λήψεων πυρκαϊάς και των εύκαμπτων σωλήνων. Αί βαλβίδες αύται θα είναι τοκοθετημένα και ρυθμιζόμενα κατά τοιούτον τρόπον όστε να προλαμβάνουν την υπερβολικήν πίεσιν εις ολιυδήποτε τμήμα της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς.

(γ) Πίεσις εις τό σύστημα της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς

(i) Η διάμετρος της κυρίας σωληνώσεως πυρκαϊάς θα είναι άρκιατή, όστε να εξασφαλίζεται ή ίκανοποιητική διοχέτευσις της μεγίστης άπαιτούμενης παροχής δύο άντλιών πυρκαϊάς συγχρόνως λειτουργουσών, έκτός της περιετώσεως φορτηγών πλοίων καθ' ήν ή διάμετρος είναι άνεγκαλιόν όπως έπαρκετή μόνον διά την κατάθλιψιν 140 κυβικών μέτρων καθ' όραν.

(ii) Ότε δύο άντλαιο καταθλίβουν συγχρόνως διά των άκροσωλήνων, των καθοριζομένων εις την παράγραφον (i) του παρόντος Κανονισμού, την ποσότητα ύδατος την καθοριζομένην εις τό έδάφιον (i) της παρούσης παραγράφου, μέσφ ολιυδήποτε παρακευμένον λήψεων πυρκαϊάς, δέον να τηρούνται αι κατωτέρω έλάχιστα πίεσεις εις άπάσας τάς λήψεις

Έπιβατηγώ πλοιοι:

4.000 κόρων ολικής χωρητικότητος και άνω. 3,2 χιλιογράμματα άνέ τετρ. έκατοστόμετρον (45 λίβραι άνά τετρ. δέκτυλον).

1.000 κόρων ολικής χωρητικότητος και άνω, άλλά κάτω των 4.000 κόρων ολικής χωρητικότητος. 2,8 χιλιογράμματα άνέ τετρ. έκατοστόμετρον (40 λίβραι άνά τετρ. δέκτυλον).

Κάτω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητος. Κατά την κρίσιν της 'Αρχής.

(5) *Ακροσωλήνια*

- (i) Διά τους σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου, αι τυποποιημένα διάμετροι των άκροσωλήνιων θα είναι 12 χιλιοστόμετρα ($\frac{1}{2}$ δακτύλου), 16 χιλιοστόμετρων ($\frac{3}{4}$ δακτύλου) και 19 χιλιοστόμετρων ($\frac{1}{2}$ δακτύλου), η διαμέτρων όσον τό δυνατόν πληρεστέρας προς ταύτας. Δύνανται να επιτραπεί η χρησιμοποίησης μεγαλύτερων διαμέτρων άκροσωλήνιων κατά την κρίσιν της 'Αρχής.
- (ii) Διά τους χώρους ένδιατιθήσεως και ύπηρετικούς, δέν απαιτείται νά χρησιμοποιούνται άκροσωλήνια διαμέτρου μεγαλύτερας των 12 χιλιοστόμετρων ($\frac{1}{2}$ δακτύλου).
- (iii) Διά τους χώρους Μηχανών και τας έξωτερικάς θέσεις, η διάμετρος του άκροσωλήνιου θα είναι τοιαύτη, ώστε νά επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή παροχή εκ δύο προβολών έκτοξευομένων υπό τής μικροτέρας άντλίας και υπό την πίεσιν την αναφερομένην εις την παράγραφον (γ). του παρόντος Κανονισμού, προβλεπομένου ότι δέν απαιτείται νά χρησιμοποιήται άκροσωλήνιον διαμέτρου μεγαλύτερας των 19 χιλιοστόμετρων ($\frac{1}{2}$ δακτύλου).
- (iv) Διά τους χώρους μηχανών ή παρεμφερείς χώρους ένθα ύφίσταται κίνδυνος έκχύσεως πετρελαίου, τα άκροσωλήνια δέον όπως είναι κατάλληλα δά ρυθμισιόν ύδατος επί του πετρελαίου ή έναλλακτικώς είναι τύπου διαλκής χρησεως.

(η) *Διεθνής Τύπος Συνδέσμου Μετά τής Ξηράς*

Αι τυποποιημένα διαστάσεις των περιουχενίων διά τόν διεθνή τύπον συνδέσμου μετά τής Ξηράς, άτινα απαιτείται εις τό παρόν Κεφάλαιον όπως είναι εγκατεστημένα επί του πλοίου, δέον όπως άνταποκρίνυνται προς τόν ακόλουθον πίνακα:

Περιγραφή	Διαστάσεις
* Έξωτερική διάμετρος	178 χιλιοστόμετρα (7 δακτύλοι)
* Έσωτερική διάμετρος	64 χιλιοστόμετρα (2 $\frac{1}{2}$ δακτύλοι)
Διάμετρος κύκλου κοχλίων	132 χιλιοστόμετρα (5 $\frac{1}{2}$ δακτύλοι)
* Έγκοκαί εις τό περιουχέ- χένιον	4 όπαι διαμέτρου 19 χιλ./τρων ($\frac{1}{2}$ δακτύλου) ίσασθούσαι κειμένα επί περιφερείας κοχλίων τής άνω διαμέτρου, συνεχίζονται δι' έγκοκής 19 χιλ./τρων μέτρα τής περι- φερείας του περιουχενίου.
Πάχος περιουχενίου	14,5 χιλ./τρα ($\frac{1}{16}$ δακτύλου) τουλάχιστον
Κοχλίοι και περικόχλιοι	4, έκαστον διαμέτρου 16 χιλ./τρων ($\frac{1}{2}$ δακτύλου), μήκους 50 χιλ./τρων (2 δακτύλων)

* Ο σύνδεσμος θα κατασκευάζεται έξ ύλικού καταλληλού διά πίεσιν λειτουργίας 10,5 χιλιογράμμων ανά τετρ. έκαστόμετρον (ή 150 λίβρών ανά τετρ. δακτύλων). Τό περιουχένιον δά έξη έπιφανείαν έπιπέδον επί τής μιάς πλευράς και ή άλλη πλευρά θά έξη μονίμως στερεωμένον έπ' αυτής σύνδεσμον όστις θά έφαρμόξη επί τών λήψεων πυργολοίου όμοι μεθ' ενός παρεμβύσματος καταλληλού διά πίεσιν λειτουργίας 10,5 χιλιογράμμων ανά τετρ. έκαστόμετρον (150 λίβρών ανά τετρ. δακτύλων), καθώς και τσαφάρων κοχλίων διαμέτρου 16 χιλιοστόμετρων (ή $\frac{1}{2}$ δακτύλου) μήκους 16 χιλιοστόμετρων (ή 2 δακτύλων) και όκτώ παρακύκλων (ροδέλλων).

Φορτηγά πλοία

6.000 κόρων όλικής χωρητικότητας και άνω.
2,8 χιλιογράμματα ανά τετρ. έκαστόμετρον (40 λίβραι ανά τετρ. δακτύλων).

1000 κόρων όλικής χωρητικότητας άνω, αλλά κάτω των 6.000 κόρων όλικής χωρητικότητας.
2,6 χιλιογράμματα ανά τετρ. έκαστόμετρον (37 λίβραι ανά τετρ. δακτύλων).

Κάτω των 1.000 κόρων όλικής χωρητικότητας.
Κατά την κρίσιν τής 'Αρχής.

(8) **Αριθμός και θέσις λήψεων πυρκαϊάς*

* Ο αριθμός και ή θέσις λήψεων πυρκαϊάς θά είναι τοιαύται ώστε δύο τουλάχιστον προβολαί ύδατος, μη παρεχόμεναι εκ τής αυτής λήψεως πυρκαϊάς, εκ τών όποιων ή μία θά έκτοξεύεται δι' ενός άπλου τεμαχίου εύκαμπτου σωλήνος, νά δύνανται νά φθάσουν εις οιονδήποτε τμήμα του πλοίου κανονικώς προσιτόν εις τους επιβάτας ή τό πλήρωμα, όταν τό πλοίον εύρίσκεται έν πλ.φ.

(ε) *Σωληνώσεις και λήψεις Πυρκαϊάς*

(i) Διά τας κυρίας σωληνώσεις πυρκαϊάς και λήψεις πυρκαϊάς δέν θά χρησιμοποιούνται ύλικά άτινα προσβάλλονται υπό τής θερμότητος, έκτός άν έαρκώς προστατεύονται. Αι σωληνώσεις και αι λήψεις πυρκαϊάς θά τοποθετούνται κατά τρόπον ώστε οι εύκαμπτοι σωλήνες πυρκαϊάς νά δύνανται εύκόλως νά συνδένωνται έπ' αυτών. Έπί τών όποιων ένδέχεται νά φορτωθή φορτίον επί του καταστρώματος, αι θέσεις των λήψεων πυρκαϊάς θά είναι τοιαύται ώστε, νά είναι πάντοτε εύκόλως προσιταί και αι σωληνώσεις θά είναι διατεταγμένα, εις τρόπον ώστε νά άποφεύγεται, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ό κίνδυνος βλάβης εκ του τοιούτου φορτίου. Έκτός και άν προβλέπεται εις εύκαμπτος σωλήν και άκροσωλήνιον δι' έκδοσιν λήψιν πυρκαϊάς επί του πλοίου, δέον νά ύπάρχη πλήρης άνταλλακτικότης μεταξύ των συνδέσμων των εύκαμπτων σωλήνων και των άκροσωλήνιων.

(ii) Εις κρουούς ή έπιστόμιον θά τοποθετήται προς έξηρηρέτησιν έκάστου εύκαμπτου σωλήνος κατά τρόπον ώστε οιοσδήποτε εύκαμπος σωλήν πυρκαϊάς νά δύνανται νά άποσυνδεθί καθ' όν χρόνον αι άντλίοι πυρκαϊάς είναι έν λειτουργία.

(στ) *Εύκαμπτοι Σωλήνες Πυρκαϊάς*

Οι εύκαμπτοι σωλήνες πυρκαϊάς θά είναι κατασκευασμένοι έξ ύλικού έγκεκρημένου υπό τής 'Αρχής και θά είναι άρκετού μήκους ώστε νά έκσφενδονίζον προβολήν ύδατος εις οιονδήποτε γάθρον εις τόν όπολον δυνατόν άπαιτείται νά χρησιμοποιηθούν. Τό μέγιστον μήκος αυτών θά είναι τής έγκρίσεως τής 'Αρχής. Έκαστος εύκαμπος σωλήν θά έφοδιάζεται δι' άκροσωλήνιου και τών άπαιτούμένων συνδέσμων. Οι εύκαμπτοι σωλήνες όττινες αναφέρονται εις τό παρόν Κεφάλαιον ως «εύκαμπτοι σωλήνες πυρκαϊάς», δέον όμοι μετά των άναγκαίων έξαρτημάτων και έργαλείων νά είναι έτοιμοι προς χρήση εις έμφανείς θέσεις πλησίον των λήψεων πυρκαϊάς ή των συνδέσμων πυρκαϊάς. Έπιπροσθέτως, εις έκαστον εκ εύκαμπτου σωλήνος πυρκαϊάς θά είναι συνεχώς συνδεδεμένοι εις τας λήψεις πυρκαϊάς.

Κανονισμός 6

Διάφοροι Απορριμματοί

- (α) Ηλεκτρικά σώματα θερμάνσεως, εάν χρησιμοποιούνται, δέον να είναι προσηρμοσμένα εις μόνιμον θέσιν και κατεσκευασμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζουν εις το ελάχιστον τους κινδύνους πυρκαϊάς. Τα σώματα ταύτα θερμάνσεως δεν θα έχουν το θερμαινόν στοιχείον εκτεθειμένον εις τρόπον ώστε ήματις, παραπετάσματα ή παρεμφερή υλικά να δύνανται να περικαίωται ή να αναφλεγώσι εκ της θερμότητος του στοιχείου.
- (β) Ταυτά έχουνται ως βάσιν την ντροκουταρίνην δεν θα χρησιμοποιούνται εις τας έκτ των κλοίων κινηματογραφικών εγκαταστάσεων.

Κανονισμός 7

Πυροσβεστήρες

- (α) Πάντες οι πυροσβεστήρες θα είναι έγκεκριμένων τύπων και σχεδίων.

- (i) ή περιεκτικότης των απαιτούμενων φορητών πυροσβεστήρων ύγρου δεν θα είναι μεγαλύτερα των 13 1/2 λίτρων (3 γαλονίων) και όχι μικρότερα των 9 λίτρων (2 γαλονίων). Οι πυροσβεστήρες έτερου τύπου δεν θα είναι πλέον δοσμευόμενοι του πυροσβεστήρος ύγρου των 13 1/2 λίτρων (3 γαλονίων) και θα είναι τολάχιστον ισοδύναμοι ως προς την απόδοσιν σβέσεως πυρκαϊάς προς των πυροσβεστήρα τύπου ύγρου 9 λίτρων (2 γαλονίων).

- (ii) Η Αρχή θα καθορίζη τήν ισοδύναμη των πυροσβεστήρων.

- (β) Ο αριθμός των ανταλλακτικών γωμόσεων θα προβλέπεται συμφώνως προς τας υπό της Αρχής καθοριζόμενας απαιτήσεις.

- (γ) Δεν θα επιτρέπωνται πυροσβεστήρες περιέχοντες μέσον σβέσεως πυρκαϊάς, τό όποιον κατά την κρίσιν της Αρχής, είτε άφ' έαυτού ή κατά την χρήσιν, αναδίδει τοξικά ή άλλα εις τοιαύτας ποσότητας ώστε να καθίστανται επικίνδυνα εις πρόσωπα.

- (δ) Μία φορητή συσκευή παραγωγής άερος θα αποτελείται εξ ενός άκροσωληνίου άεραφορού δημιουργηθέντος έλευσμών Ικανού όσας συνδέεται μετά του κυρίου δικτύου πυρκαϊάς δι' ενός επάκωστου σωλήνος πυρκαϊάς, και εξ ενός φορητού δοχείου περιέχοντος τολάχιστον 20 λίβρας (4 1/2 γαλόνια) ύγρου παράγοντος άερον ως και εξ ενός έφεδρικού τοιούτου. Το άκροσωληνίου θα είναι Ικανόν να παράγη άποτελεσματικόν άερον κατάλληλον διά την κατάσβεσιν μιζς πυρκαϊάς πετρελαίου, της τάξεως τολάχιστον 1,5 κυβικού μέτρου (53 κυβικών ποδών) κατά λεπτόν.

- (ε) Οι πυροσβεστήρες θα έξε αζωνται περιοδικώς και θα υποβάλλωνται εις τας δοκιμάς τας απαιτούμενας υπό της Αρχής.
- (στ) Εις των φορητών πυροσβεστήρων, των προοριζόμενων να χρησιμοποιηθώσι εις ολονδήποτε χώρον, θα τοποθετήται πλησίον της εισόδου του χώρου τούτου.

Κανονισμός 8

Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊάς δι' άερον

- (α) Δεν θα επιτρέπεται ή χρήσις πυροσβεστικού μέσου, τό όποιον κατά την κρίσιν της Αρχής, είτε άφ' έαυτού ή κατά την χρήσιν, αναδίδει τοξικά ή άλλα εις τοιαύτας ποσότητας, ώστε να καθίστανται επικίνδυνα εις πρόσωπα.

- (β) Όπου προβλέπεται έγκυσις άερίου διά πυροσβεστικούς σκοπούς, αι άκαταίτητοι σωληνώσεις διά τήν μεταφοράν του άερίου θα είναι έκδοδιασμένα διά διαμερίσματα ή κρουιν έλέγχου, ούτω σεσημασμένον ώστε να δεικνύουν εύκρινώς τά διαμερίσματα προς τά όποια αι σωληνώσεις οδηγούν. Θα ύφίσταται κατάλληλος διάταξις ούτως ώστε να προλαμβάνεται άπρόσκοπος είσοδος άερίου εις ολονδήποτε διαμέρισμα. Όπου χώροι φορτίου έκδοδιασμένοι, διά τήν προστασίαν εκ πυρκαϊάς, δι' ενός τοιούτου συστήματος, χρησιμοποιούνται ως χώροι έπιβατών αι συνδέσεις άερίου θα άπομονώνονται κατά τήν διάρκεια της τοιαύτης χρήσεως.

- (γ) Αι σωληνώσεις θα είναι εύθετημέναι ούτως ώστε να εξασφαλίζεται άποτελεσματική διανομή του πυροσβεστικού άερίου.

- (δ) (i) Ότε διοξείδιον του άνθρακος χρησιμοποιείται ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς εις χώρους φορτίου, ή διαθέσιμος ποσότης άερίου θα είναι έπαρκής ώστε να δίδη ελάχιστον όγκον έλευθέντος άερίου ίσον προς τά 30 τοις εκατόν του όλικού όγκου του μεγαλυτέρου εν τώ πλοίω διαμερίσματος φορτίου του δύναμένου να άπομονωθεί διά κλεισίματος.

- (ii) Ότε διοξείδιον του άνθρακος χρησιμοποιείται ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς εις χώρους περιέχοντες Μηχανάς της κατηγορίας Α, ή ποσότης του διοχετευόμενου άερίου θα είναι έπαρκής ώστε να δίδη ελάχιστην ποσότητα έλευθέντος άερίου ίσην προς τήν μεγαλυτέραν των άκολουθων ποσοτήτων, είτε:

- (1) 40 τοις εκατόν του όλικου όγκου του μέγιστου διαμερίσματος, όστις όγκος θα περιλαμβάνη τόν φωταγωγόν μέχρι του ύψους εις τό όποίον ή όρίζοντος έπιφάνεια του φωταγωγού είναι ίση προς τά 40 τοις εκατόν ή ολιγώτερον της έπιφανείας του εν λόγω διαμερίσματος, είτε,

- (2) 35 τοις εκατόν του όλικου όγκου του μέγιστου διαμερίσματος περιλαμβανόμενου του φωταγωγού,

προβλεπόμενου ότι τά ως άνω αναφερόμενα ποσοστά δύνανται να μειωθούν εις τό 35 τοις εκατόν άντιστοίχως διά φορητά πλοία κάτω των 2.000 κόρων όλικής χωρητικότητος. Έπίσης προβλεπόμενου ότι εις ήν περιέκτωνται δύο ή πλείονες χώροι μηχανών κατηγορίας Α, δεν είναι έντελής διαχωρισμένοι θα θεωρούνται ως άποτελούντες εν διαμέρισμα.

- (iii) Όπου ο όγκος του έλευθέντος άερος του περιεχομένου έντός άεροκιβωτίων, εις ολονδήποτε χώρον Μηχανών της κατηγορίας Α, είναι τοιούτος ώστε άν έλευθερωθή, έντός τοιούτου χώρου εις περιέκτων πυρκαϊάς, ή τοιαύτη άπελευθέρωσις άερος έντός του χώρου τούτου, θα δύναται σοβαρώς να άπειράσθη έκτ της άποταλεσματικότητος της μονίμου εγκαταστάσεως σβέσεως πυρκαϊάς, ή Αρχή θα άπαίτη τήν πρόβλεψιν μιζς προσθέτου ποσότητος διοξειδίου του άνθρακος.

- (iv) Ότε χρησιμοποιείται διοξείδιον του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς δι' άμφοτέρους τους χώρους φορτίου και χώρους Μηχανών της κατηγορίας Α, ή ποσότης του άερίου δεν είναι άναγκαίον να είναι μεγαλυτέρα της απαιτούμενης μεγίστης, είτε διά τό μέγιστον διαμέρισμα φορτίου, είτε διά τόν χώρον μηχανών.

- (v) Διά τήν εφαρμογήν της παρούσης παραγράφου ο όγκος του διοξειδίου του άνθρακος θα υπολογίζεται προς 0,56 κυβικά μέτρα άνά χιλιόγραμμον (9 κυβικών ποδών άνά λίβραν).

- (vi) Ότε χρησιμοποιείται διοξείδιον του άνθρακος ως μέσον σβέσεως πυρκαϊάς διά χώρους Μηχανών της κατηγορίας Α, τό σταθερόν σύστημα σωληνώσεων θα είναι τοιούτον ώστε τά 85 τοις εκατόν του άερίου να δύνανται να διοχετεύωνται εις τόν χώρον έντός δύο πρώτων λεπτών της ώρας.

- (vii) Οι θέλαμοι έναποθηκεύσεως φυαλίδων διοξειδίου του άνθρακος θα έγκαθίσταν-

στόμια παροχής ως και σταθεροί ψεκαστήρες (spray) διά την αποτελεσματικὴν ἐκτόξευσιν τοῦ ἀεροῦ ἐπὶ ἐτέρων κυρίων σημείων ὑποκειμένων εἰς πυρκαϊὰν ἐντός τοῦ προστατευομένου χώρου. Ἡ ἀναλογία ἐκτόξεως τοῦ ἀεροῦ δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὸ 12 πρὸς 1.

(β) Τὰ μέσα ἐλέγχου οὐδιὸν ποσοστὸν συστήματος θὰ εἶναι ἀμέσως προστάτῃ καὶ ἀπλῆς χρήσεως ὥς καὶ τοποθετημένα ὅμοι ἐἴς ὅσον τὸ δυνατόν ἀλγυτῆρος θέσεως καὶ εἰς σημεία τὰ ὅποια δὲν θὰ ἔχουν πιθανότητος ἀκονιστικῆς ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς εἰς τὸν προστατευόμενον χώρο.

Κανονισμός 10

Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀπλῆς ἀποσπαστικῆς ἀφροῦ εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν

(α) (i) Οἰονδήποτε ἀπαιτούμενον, μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ὑψηλῆς ἐκτόξεως ἀφροῦ εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ παρέχῃ τὰς χεῖρας, μέσφ σταθερῶν στοιμῶν παροχῆς, μίαν ποσότητα ἀφροῦ ἀρκετὴν, νὰ πληρώσῃ τὸν μεγαλύτερον πρὸς προστασίαν χώρον εἰς μίαν τιμὴν τοῦλάχιστον 1 μέτρου (3,3 ποδῶν) εἰς βάθος ἀνὰ λεπτόν. Ἡ διαθέσιμος ποσότης τοῦ μεταβαλλομένου εἰς ἀφρόν ὕγρου θὰ εἶναι ἀρκετὴ διὰ τὴν παροχὴν ἑνὸς ὅγκου ἀφροῦ ἴσου πρὸς τὸ πηχυλάκον τὸ ὅγκον τοῦ πηχυλάκου πρὸς προστασίαν χώρου. Ἡ ἀναλογία ἐκτόξεως τοῦ ἀφροῦ δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὸ 1.000 πρὸς 1.

(ii) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἐναλλακτικὰς διατάξεις καὶ τιμὰς παροχῆς, προβλεπομένου ὅτι ἐπιτυγχάνεται δι' αὐτὰν μία ἱκανοποιητικὴ ἰσοδυναμία προστασίας.

(β) Οἱ τροποδοτικοὶ ἀνγωγοὶ διὰ τὴν διανομὴν ἀφροῦ, τὰ ἐνοήματα ἀέρος πρὸς τὴν γεννήτρια ἀφροῦ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν μονάδων παροχῆς ἀφροῦ, θὰ εἶναι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, τοιαῦτα ὅστε νὰ παρέχουν ἀποτελεσματικὴν παροχὴν καὶ κυκλοφορίαν ἀφροῦ.

(γ) Ἡ διάταξις τῆς σωληνώσεως παροχῆς καὶ διανομῆς ἀφροῦ θὰ εἶναι τοιαύτη ὅστε μία πυρκαϊὰ εἰς τὸν προστατευόμενον χώρο, νὰ μὴ δύναται νὰ ἀσπασθῇ καὶ μὴ παραγοῖν ἀφρό.

(δ) Ἡ γεννήτρια ἀφροῦ, αἱ πηγαὶ ἀναρρίξεως τῆς, τὸ μεταβαλλόμενον εἰς ἀφρόν ὕγρον καὶ τὰ μέσα ἐλέγχου τοῦ συστήματος θὰ εἶναι ἀμέσως προστάτῃ καὶ ἀπλῆς τῆς χρήσεως καὶ θὰ εἶναι ὅμοι τοποθετημένα εἰς ὅσον τὸ δυνατόν ἀλγυτῆρος θέσεως, εἴτις δὲν θὰ ἔχουν πιθανότητος ἀκονιστικῆς ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς εἰς τὸν προστατευόμενον χώρο.

Κανονισμός 11

Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊᾶς διὰ γαστρίσεως ὕδατος ἐπὶ τοὺς χώρους μηχανῶν

(α) Οἰονδήποτε ἀπαιτούμενον μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς διὰ γαστρίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν, ἐντός τῶν χώρων μηχανῶν θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ἀκροφυσίων ἐγκεκριμένου τύπου.

(β) Ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις τῶν ἀκροφυσίων θὰ εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς καὶ θὰ εἶναι τοιαῦτα ὅστε νὰ ἐξασφαλίζονται ἡ ἀποτελεσματικὴ παροχὴ ὕδατος τοῦλάχιστον 5 λίτρων κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον (0,1 γαλόνιον κατὰ τετραγωνικὸν πόδα), κατὰ λεπτόν, εἰς τὰ ὑπὸ προστασίαν διαμερίσματα. Ὅπου θεωρεῖται ἀναγκαίως, ἡ ἐφορογὴ μεγαλύτερων τιμῶν, αὐταὶ θὰ εἶναι ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Τὰ ἀκροφύ-

ται εἰς ἀμέσως προστασίας καὶ ἀσφαλεῖς θέσεις καὶ θὰ ἐξασφαλίζονται ἀποτελεσματικῶς, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Οἰονδήποτε εἰσόδος εἰς τοιαύτας ἀποθήκας θὰ κείται κατὰ προτίμησιν, πρὸς τὴν πλευρὰν τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος, καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει θὰ εἶναι ἀνεξάρτητος τοῦ προστατευομένου χώρου. Αἱ θύραι εἰσόδου, ὥς καὶ τὰ διαφράγματα καὶ καταστρώματα τὰ ὅποια σχηματίζουν τὰ ὅρια τῶν τοιούτων θέλων, θὰ εἶναι ἀεριοστεγῆ (gas-tight) καὶ ἀσπαστικῆς μονωμένα.

(ε) (i) Ὅτε ἀέριον ἔτερον πλὴν διοξειδίου τοῦ ἀνθρακικοῦ ἢ ἄμιον ὥς ἐπιτρέπεται ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, παράγεται ἐν τῇ πλοῖα καὶ χρησιμοποιεῖται ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς, τοῦτο θὰ εἶναι ἐν ἀεροσφῶν πρὸς ἐκτόξευσιν πετρελαίου εἰς τὸ ὅσον καὶ παρεχόμενα, ὡς ὅσον, μονοξείδιον τοῦ ἀνθρακικοῦ, διαβαρτικαὶ ὁδοὶ καὶ στερεαὶ εὐφλεκτοὶ ὡς, θὰ ἔχουν περιορισθῇ εἰς ἐν ἐπιτρεπόμενον ἐλάχιστον ὅριον.

(ii) Ὅσον τοιοῦτον ἀέριον χρησιμοποιεῖται, ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς, εἰς ἐν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς, διὰ τὴν προστασίαν χώρων μηχανῶν κατηγορίας «Α», τοῦτο θὰ παρέχῃ προστασίαν ἰσοδύναμην τῆς παρεχόμενης ὑπὸ μόνιμου συστήματος διοξειδίου τοῦ ἀνθρακικοῦ.

(iii) Ὅσον τοιοῦτον ἀέριον χρησιμοποιεῖται, ὡς μέσον σβέσεως πυρκαϊᾶς, εἰς ἐν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς, διὰ τὴν προστασίαν χώρων φορτίου, μία ἱκανοποιητικὴ ποσότης τοιοῦτου ἀέριου θὰ εἶναι διαθέσιμος ὅστε νὰ δίδῃ ὅριον, ἔταν ὅγκον ἐλευθέρου ἀέριου τοῦλάχιστον ἴσου πρὸς τὰ 25 τοῖς ἑκατόν τοῦ ὀλικοῦ ὅγκου τοῦ μεγαλύτερου διαμερίσματος τοῦ προστατευομένου κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, διὰ μίαν περίοδον 72 ὥρων.

(στ) Γενικῶς, ἡ Ἀρχὴ δέον ὅπως μὴ ἐπιτρέψῃ τὴν χρήσιν αἰμοῦ ὡς μέσον κατασβέσεως τῆς πυρκαϊᾶς εἰς μόνιμα συστήματα κατασβέσεως ἐν πλοίοις. Ὅτε ἡ χρήσις τοῦ αἵματος ἐπιδέχεται ἀπὸ τὴν Ἀρχὴν, θὰ χρησιμοποιεῖται μόνον εἰς περιωρισμένους περιόχους ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν, θὰ χρησιμοποιεῖται μόνον καὶ μὴ τὴν πρόσβλεψιν ὅτι ὁ λῆψης ἢ οἱ λῆψης οἱ ὅποιοι διατίθενται διὰ τὴν παροχὴν αἵματος θὰ ἔχουν ἱκανότητα ἀποσπαστικῆς τοῦλάχιστον ἑνὸς χιλιγράμμου αἵματος καθ' ὅραν δι' ἑκάστον 0,75 κυβικὸν μέτρον (1 λίβρα αἵματος καθ' ὅραν ἀνὰ 12 κυβικὸς πόδας) τοῦ ὀλικοῦ ὅγκου τοῦ μέρους χώρου ὁ ὅποιος προστατεύεται οὕτως. Ἐπιπροσθέτως, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω ἀπαιτήσεων τὰ συστήματα ὡς ὅλας τὰς ἀνάγκας θὰ εἶναι συμφωνῶς πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῆς Ἀρχῆς πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς.

(ζ) Ὅτι προβλέπονται αὐτόματα ἡχητικὰ μέσα προειδοποιήσεως περὶ τῆς διαφυγῆς ἀέριου σβέσεως πυρκαϊᾶς εἰς οἰονδήποτε χώρο ὅπου κανονικῶς δύναται νὰ εἰσέλθῃ ἀπελευθερώσεως τοῦ ἀέριου.

(η) Τὰ μέσα ἐλέγχου οὐδιὸν ποσοστὸν μόνιμου συστήματος σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀέριου θὰ εἶναι ἀμέσως προστάτῃ καὶ ἀπλῆς χρήσεως ὥς καὶ τοποθετημένα ὅμοι, εἰς ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγωτέρας θέσεις αἰτινὲς δὲν θὰ ἔχουν πιθανότητος ἀποκοπῆς ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς εἰς τὸν προστατευόμενον χώρο.

Κανονισμός 9

Μόνιμα συστήματα σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀφροῦ εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν

(α) Οἰονδήποτε ἀπαιτούμενον μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀφροῦ εἰς τοὺς χώρους μηχανῶν θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ παρέχῃ διὰ μέσου σταθερῶν στοιμῶν παροχῆς, ἐντός πέντε πρώτων λεπτῶν τῆς ἀφροῦ τῆς βρωδύτερον, ποσότητα ἀφροῦ ἀρκετὴ ὅστε νὰ καλύπτῃ εἰς πᾶχος 15 ἐκαστομέτρων (6 δακτύλων) τὴν μεγίστην ἐπιφανείαν ἐπὶ τῇ οποίας δύναται νὰ διαχυθῇ πετρελαίον κούσεως. Τὸ σύστημα θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ παρήγῃ ἀφρόν κατ' ἄλληλῃ διὰ τὴν σβέσιν πυρκαϊᾶς πετρελαίου. Ὅτι προβλέπονται μέσα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν κυκλοφορίαν ἀφροῦ διὰ μέσου ἑνὸς μόνιμου συστήματος σωλήνων καὶ ἐπιστομῶν ἐλέγχου ἢ κρουγῶν εἰς κατ' ἄλληλα

θησθ' ελέγχου πυρκαϊάς, ο όποιος θα είναι ούτως επιφορτισμένος ή αρμοδιότητος, ώστε να είναι βέβαιον ότι οποιοδήποτε σήμα συναγερμού προερχόμενον εκ του συστήματος θα λαμβάνεται άμεσα ως "ένος ύπερβίου μέλους" του πληρώματος. Το τοιαύτον σύστημα συναγερμού θα είναι ούτως κατασκευασμένο, ώστε να δεινόν ήν ολονδήποτε σφάλμα συμβείναι εις το σύστημα.

(β) (i) Οι Ραντιστήρες θα τοποθετούνται άμεσικώς έντός διατεταγμένων τμημάτων έκαστον τών όποιων δέν θα περιλαμβάνη περισοτέρους τών 200 ραντιστήρων. Ολονδήποτε τμήμα τών ραντιστήρων δέν θα έξυπηρετῇ περισσότερα τών δύο κατασκευάσεων και δέν θα τοποθετούνται εις περισσότερας τῆς μίης τών καθένων κυρίων ζωνών, έκτός εάν ή "Αρχή έκτρέπη, άρ' όσον ήβελαν κριθῇ ότι αὐτῆς ότι ή προστασία τοῦ ελίου εκ πυρκαϊάς δέν θα έμεινέτο εκ τούτου, έν τούτων τμήμα ραντιστήρων νά έξυπηρετῇ περισσότερα τών δύο κατασκευάσεων ή νά είναι τοποθετημένον εις περισσότερας τών δύο κυρίων καθένων ζωνών.

(ii) Έκαστον τμήμα ραντιστήρων θα είναι ικανόν να άπομονωθῇ διά μίης μόνον, βαλβίδος κρατήσεως. Η βαλβίς κρατήσεως, εις έκαστον τμήμα, θα είναι άμεσως προσιτή και ή θέσις τοποθετικῆς τῆς θα είναι εύρυνδῆς και διαρκῆς συστηματομένη. Θα προβλεπώνται μέσα προστατευόντα τήν λειτουργίαν τῆς βαλβίδος κρατήσεως εκ παντός μη ζήσουδοτημένου προσώπου.

(iii) Θα προβλεπεται εις μετρητῆς, δεικνύων τήν πίεσιν εις τό σύστημα, εις έκαστην βαλβίδα κρατήσεως τμήματος και εις έναν καντηριόν σταθμόν.

(iv) Οι ραντιστήρες θα άσιν άνδρατικοί τῆς εκ τῆς θαλασσῆς άποσφαίρας διαβρώσεως. Εις τά ένδοιαίματα και τοῦς όπηρατικούς χώρους οί ραντιστήρες θα τίθενται έν λειτουργίᾳ καθ' άποσφαιρῶν βάθος καθ' 60C (115F) έως 70C (175F), έκτός έκείνων τών τοποθετημένων εις διαμερίσματα, όπως τά στεγνάίρια, όπου δυνάτον νά προσδοκῆται περιβάλλον όρηλῆς θερμοκρασίας, τών όποιων ή θερμοκρασία λειτουργίας δύνανται νά αλλένεται εις τμήνι οὐχί πλέον τών 30C (86F) άποσφαιρας τῆς άνωτατης θερμοκρασίας τῆς όρηλῆς καθ' άποσφαιρας.

(v) Μία κατάστασις ή έν στέβον θα έκτίθεται εις έκαστην ένδεικτριαν μονάδα, δεικνύων τοῦς καλυπτομένους χώρους και τήν τοποθέτησιν τῆς ζώνης άρ' όσον έκαστον τμήμα. Κατάλληλοι όδηγῆται, διά τήν δοκιμήν και τήν συντήρησιν, θα άσιν διαδύματα.

(γ) Ραντιστήρες θα άσιν τοποθετημένα εις μίαν άποσφαιρῶν θέσιν και οὕτως κατά διαστήματα διατεταγμένα, ώστε νά ραντίσουν άποσφαιρας τῆς δι' αὐτὸν καλυπτομένης περιουχῆς, τολλάχιστον 5 λίτρα ύδατος, και ένός τετραγωνικοῦ μέτρου (0,1 γαλόνια) έκ ένός τετραγωνικοῦ ποδός) άνά λεπτόν. Έναλλακτικῶς ή "Αρχή δύνανται νά έκτρέπη τήν χρῆσιν ραντιστήρων παρεχόντων μίαν τοσούτην, έτέρην, ποσότητα ύδατος, κατ' αλληλῆς διατεταγμένην, ήτις ήβελαν κριθῇ οὐχί άλλώτερον άποτελεσματικῇ, όπό τῆς "Αρχῆς.

(δ) (i) Θα προβλεπεται μία δεικνύμενη πίεσις έχουσα όγκον ίσον τολλάχιστον πρός τό δεικνύον τοῦ όγκου τῆς προβλεπόμενης διά τμήτην ποσότητας ύδατος, άς αὐτή εἰδικῶς καθορίζεται εις τό παρόν έδάφειον. Η δεικνύμενη θα φέρῃ μίαν μέσην ποσότητα γλασῶς όπως ίσων πρὸς τήν ποσότητα καθ' όπως φέρεται νά κρέται νά παροσχηθῇ, έντός ένός λεπτοῦ, διά τῆς ένδειξης τῆς άποσφαιρῆς νῆς εις τά έδάφια (α) και (β) τών παρόντων Κανονισμῶν, και αἱ διατάξεις θα προβλεπώνται τήν διατήρησιν τοσούτης πίεσεως άέρος, εις τήν δεικνύμενην, ώστε νά άποσφαιρῶνται όσα όσον ή μέσην ποσότητα γλασῶς όπως τῆς δεικνύμενης χηρησιμοποιοθῇ, ή πίεσις δέν θα είναι μικρότερη τῆς πίεσεως λειτουργίας τών ραντιστήρων, οὐν τῇ πίεσιν τῇ όρεκτομένην εις μίαν στήλην ύδατος μετρουμένην διά τοῦ τοῦ μόνος τῆς δεικνύμενης μέτρως τοῦ όρηλῆς τῆς τοῦ

στα θα τοποθετούνται άνωθεν τών άποσφαιρῶν τών δεικνύμενων, τών άποσφαιρῶν και τών άλλων άποσφαιρῶν και τών όποιων καύσιμων περιβάλλοντων δύνανται νά άσχηθῇ πυρκαϊά και όσωθεν είδων όσων όπου ύπάρχει κίνδυνος πυρκαϊάς εις τοῦς χώρους μηχανῶν.

(γ) Τό σύστημα δύνανται νά όποδιαρῆται εις τμήματα τών όποιων τά έπιστόμια διανομῆς θα χειρίζονται εκ εύκόλης προσιτῶν θέσεων έξωτερικῶς τών υπό προστασίαν χώρων και άτινες δέν θα άπομονοῦνται τοχῶς εκ έκδηλώσεως πυρκαϊάς.

(δ) Τό σύστημα θα τηρῆται φορτισμένον εις τήν άπαιτούμενην πίεσιν και ή τροφοδοσία δι' ύδατος άνεγία τοῦ συστήματος θα τίθεται άποσφαιρας εις λειτουργίαν συνεπεία πίσεως τῆς πίσεως έντός τοῦ συστήματος.

(ε) Η άνεγία θα είναι ικανή νά τροφοδοτῇ συγχρόνως, εις τήν άπαιτούμενην πίεσιν, πάντα τά τμήματα τοῦ συστήματος έντός ολονδήποτε τών υπό προστασίαν διαμερισμάτων. Η άνεγία και τά μέσα χειρισμοῦ τῆς θα έγκαθίστανται έξωτερικῶς τοῦ τῶν προστασίαν χώρου ή χώρων. Η ύπερῆς πυρκαϊάς έντός τοῦ χώρου ή χώρων τών προστατευομένων διά τοῦ συστήματος ραντίσεως δι' ύδατος, δέον νά μή δύνανται νά θέσῃ τό σύστημα έκτός λειτουργίας.

(στ) Η άνεγία δύνανται νά κινήται δι' άνεξάρτητον μηχανή, όπως άποσφαιρας πίεσεως, πλὴν εάν αὐτή άναρτάται εκ ένεργείας παρεχόμενης όπό τῆς γεννητῆρας κίνδυνος τοποθετημένης σφαιρας πρὸς τάς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 25 ή τοῦ Κανονισμοῦ 26 άναλόγως τῆς περιπτώσεως, τοῦ Κεφαλαίου II-1 τῆς παρούσης Συμβάσεως, ή γεννητῆρα αὐτή θα είναι διατεταγμένη, ώστε νά τίθεται έν κίνησιν άποσφαιρας, ή πίεσις βλάβης τῆς κυρίας πηγῆς ένεργείας, όπως όσον ή κινήτῆρος δύναμις θα τίθεται άνεγίαν ή άπαιτούμενην όπό τῆς παρούσης (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, νά καθίσταται άμέσως διαθέσιμος. Όσα ή άνεγία κινεῖται υπό άνεξάρτητον μηχανή, όπως άποσφαιρας πίεσεως τότε αὐτή θα είναι οὕτως τοποθετημένη, ώστε μία πυρκαϊά εις τόν προστατευόμενον χώρον νά μή δύνανται νά έκπρέσθῃ τόν παρεχόμενον εις τήν μηχανήν άέρα.

(ζ) Θα λαμβάνονται προφυλάξεις άτινες θα έμποδίζουν τό κλείσιμον τών άκροφυσίων εκ άκαθαρσιών τοῦ ύδατος ή εκ όξειδώσεως τών σωληνώσεων τών άκροφυσίων, τών έπιστομίων και τῆς άνεγίας.

Κανονισμός 12

Αυτόματα συστήματα ραντιστήρος και αυτόματα συστήματα άνεγίας και έλέγχου πυρκαϊάς

(α) (i) Ολονδήποτε προβλεπόμενον αυτόματον σύστημα ραντιστήρος, άνεγίας και έλέγχου πυρκαϊάς θα είναι ικανόν πρὸς έμεσον λειτουργίαν εις ολονδήποτε στιγμήν και δέν θα άπαιτεῖται ολονδήποτε άνέγεια εκ μέρους τοῦ πληρώματος διά νά θέσῃ τοῦτο έν λειτουργίᾳ. Τοῦτο θα συνίσταται εκ σωλήνων όγκοῦ τῶν πλὴν μικρῶ έκ' άποσφαιρας τμήματα δύνανται νά σύγκεινται εκ σωλήνων ζήροδ τύπου όκου, κατ' τήν γνώμην τῆς "Αρχῆς, τοῦτο θα άπαιτεῖται άπαραίτητον προφυλάξιν. Άπαντα τά τμήματα τοῦ συστήματος τά όποια τυχόν ύποκεινται εις εκ θερμοκρασιών πῆξιν, κατά τήν διάρκειαν τῆς λειτουργίας τών, θα άσιν καταλληλῶς προστατευμένα κατά τῆς πῆξεως. Τοῦτο θα τηρητῇ φορτισμένον εις τήν άναγκαίαν πίεσιν και θα ύπάρχῃ πρόβλεψις διά μία συνεχή παροχήν ύδατος άς άπαιτεῖται υπό τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Έκαστον τμήμα τών ραντιστήρων θα περιλαμβάνη μέσα δίδοντα άποσφαιρας φρεσιών και ήχητικόν σήμα συναγερμοῦ εις μίαν ή περισσότερας μονάδας ένδειξεως άποσφαιρας ολονδήποτε ραντιστήρ ήβελαν τῶν εις άνέγεια. Τοιαῦτα μονάδες θα δίδουν μίαν ένδειξιν ολονδήποτε πυρκαϊάς και τῆς θέσεως τῆς εις ολονδήποτε χώρον έξυπηρετούμενον υπό τοῦ συστήματος και θα έλάτυνται εκ τῆς Γεφύρας Κυβερνήσεως ή εκ τοῦ καντηρικοῦ στα-

μία εκ των πηλών ενεργείας δια την άντλιν, είναι μία παρική ενεργείας κατάσας, (σφ), έκτος του ότι πρέπει να είναι σύμφωνος προς τας διατάξεις της παρ. 16ου (στ) του παρόντος Κανονισμού, πρέπει να είναι τοιαύτης τοιαύτης ενεργείας ώστε η παρική εις ολονδήποτε προστεταύμενον χρόνο να μην υπερβεί την παρικήν άερος εις το μηχανοσυστήν.

(η) Το σύστημα ραντιστήρων θα συνδέεται μετά του δικτύου σωληνώσεων πυρκαϊάς δια μέσου μιας σφραγισμένης κοχλιωτής, και μη άνοστοφομένης βαλβίδος εις τον συνδέσμον, ή όποια θα έμπεδίζει άντιστροφήν ροής εκ του συστήματος ραντιστήρων εις το δίκτυον σωληνώσεων πυρκαϊάς.

(θ) (i) Μία βαλβίς δοκιμής θα προβλέπεται δια την δοκιμήν της αυτόματου άνεργείας, δια έκαστον τμήμα των ραντιστήρων, δια της έκφορσεως κοδότης ύδατος ίσης της απαιτούμενης δια την λειτουργίαν ενός ραντιστήρος. Η βαλβίς δοκιμής, δια έκαστον τμήμα, θα τοποθετηται έξω της βαλβίδος κρετισεως του τμήματος τούτου.

(α) Θα προβλεπώνται μέσα δια την δοκιμήν της αυτόματου άνεργείας της άντλίας, δια της έκφορσεως της πίσεως εις το σύστημα.

(αα) Θα προβλεπώνται διατάξεις εις μέν εκ των άνω ενδείξεως των μηχανομημένων εν τή έκφορσε (αχ) του παρόντος Κανονισμού οί άποδοι θα καθιστούν δυνατόν τον έλεγχον του συστήματος και των άντλιν δια έκαστον τμήμα των ραντιστήρων.

(i) Άμοιβαί κεφαλαί ραντιστήρων θα προβλεπώνται δια έκαστον τμήμα των ραντιστήρων, κατά την κρίσιν της Αρχής.

Κανονισμός 13

Συστήματα αυτόματου ανιχνεύσεως και αντιμετώσεως πυρκαϊάς

Απαιτήσε, δι έπιβατηγά πλοία μεταφέροντα περισσότερους των 36 έμβωτων

(α) (i) Ολονδήποτε προβλεπόμενον σύστημα αυτόματου ανιχνεύσεως και αντιμετώσεως πυρκαϊάς θα είναι κατάλληλον προς άμεσον λειτουργίαν εν παντί χρόνο και δεν θ' άπαιτείται άνεργεία της εκ μέρους του πληρώματος δια να τίθεται εν λειτουργίαν.

(ii) Έκαστος τομέας άνιχνεύσειν θα περιλαμβάνη μέσα δια άν θα δίδεται οατικόν και ήχητικόν σήμα συστήματος αυτόματης εις μέν ή περισσότερους μονάδας ενδείξεως όποτεδήποτε εις άνιχνεύσειν τίθεται εις λειτουργίαν. Αί τοιαύται μονάδες θα παρέχουν ενδείξιν οαοδήκωτε πυρκαϊάς και της θέσεως της, εις ολονδήποτε χρόνο άνιχνεύσειν άνω του συστήματος και θα τοποθετούνται εις την γέφυραν ναυπηγούμενον άνω του συστήματος και θα τοποθετούνται ο όλοιοι, θα είναι όσες έτηνόμενες ή έξοπλισμένους άποτε να έξοφωλίζηται ότι πέν σήμα συστήματος του συστήματος γίνεται άμέσως άντλιν άπό ύπερβάνον μέλος του πληρώματος. Πάν τοούτον σύστημα συστήματος θα είναι όσες κατεσκευασμένους άποτε να έπισημαίνεται πλοία βλάβη έπισημαίνουσα εις το σύστημα.

(β) Οί άνιχνεύται θα τοποθετούνται καθ' όμάς εις καθεμιάς τομέας, έκαστου καλύπτοντος χρόνο ούχι περισσότερο των 50 διαμέτρων έξοπλισμένους άνω τουούτου συστήματος και περιήκοντος ούχι περισσότερους των 100 άνιχνεύσειν. Έκαστος τομέας άνιχνεύσειν δεν θα έξυπηρετή χρόνο εκ άφορσεων —δείξης και άριστερας — των πλευρών του πλοίου, ούδ' έπί περισσότερων του ενός κατευθυνμένων και όσα θα τοποθετηται εις περισσότερας της μιας κατευθυνόμενης (ζώνης, έκτος της περιπτώσεως καθ' ήν ή Αρχή, (δεν έξοφωλίζη ότι ή προστασία του πλοίου κατά της πυρκαϊάς δεν θα μειωθεί), δύναται να έπιτρέψη όσες εις τοούτος τομέας άνιχνεύσειν

σύστημα τοποθετημένου ραντιστήρος. Θα προβλεπώνται κατάλληλα μέσα άνάκλησεως του άερος άπό πίεσιν και άνάκλησεως του γλυκέος ύδατος εν τη δεξαμενή. Θα προβλεπώνται εις όλαν μεταρήτης προς ενδείξιν της σφύθης του ύδατος εν τη δεξαμενή.

(ii) Θα προβλεπώνται μέσα παρεμποδίζοντα την είσοδον θαλασσίου ύδατος εις την δεξαμενήν.

(ε) (i) Θα προβλεπεται μία άντλία, άνεργή του κινήσεως, άποκλειστικώς διατιθέμένη προς τον σκοπόν της αυτόματου συνεχίσσεως έκφορσε ύδατος εκ των ραντιστήρων. Η άντλία θα τίθεται αυτόματος εν κινήσει δια της εν τή συστήματι πίσεως πύ. ως, πριν ή το μόνιμον γλυκό ύδωρ το ενός της δεξαμενης πίσεως άδριασόμενον έξαντληθεί, τελείας.

(ii) Η άντλία και το σύστημα σωληνώσεων θα όσιν ικανά δια την διατήρησιν της άπαιτητού πίσεως εις το έπίπεδον του ύψηλότερου κειμένου ραντιστήρος, ίνα έξοφωλίζηται μία συνεχής έξαγωγή ύδατος άρκετού δια την ταιγύρονον κάλυνιν μιας έξαχίτης περιοχής εκ 280 τετραγωνικών μέτρων (300 τετραγωνικών ποδών) και εις παροχήν ως αση είδατες καθορίζεται εις την παρ. 16ου (γ) του παρόντος Κανονισμού.

(iii) Η άντλία θα είναι έφωδιασμένη, εις την πλευράν παροχής, δια μιας δοκιμαστικής βαλβίδος μετά μιας βραχείας σωλήνης άποχευσεως άνοικτού άκρου. Το άφελιμον έμβωδον διόδου δια της βαλβίδος και της σωλήνης θα είναι έπαρκές δια να έπιτρέπη την έλευθέρωσιν της απαιτούμενης έξαγωγής της άντλίας ενω διατηρείται ή πίεσις εις το σύστημα ως αυτή είδικώς καθορίζεται εις τή έκφω (δχ) του παρόντος Κανονισμού.

(iv) Το στόμιον είσοδου θαλάσσης εις την άντλίαν θα εφίσκεται, όπου τοούτο είναι δυνατόν, έντός του χρόνου του περιέχοντος την άντλίαν και θα είναι ούτως εύθετην άποτε ότε το πλοίο είναι έπικλόν (afloat) να μη είναι δυνατόν να κλεισθή ή παροχή θαλάσσιου ύδατος εις την άντλίαν δι' ολονδήποτε λόγον, έκτος της περιπτώσεως έπιθεωρήσεως και έπισκευής της άντλίας.

(στ) Η άντλία και δεξαμενή ραντιστήρων θα είναι έγκατεστημένη εις μέν θέσιν άρκοίντως άνομεκρυσμένην έξ ολονδήποτε χώρο μηχανών της κατηγορίας Α-Α και δεν θα τοποθετούνται εις ολονδήποτε χώρο ό όποιος άπαιτείται να προστατεύεται άπό του συστήματος.

(ζ) Θα ύπαρξουν τολάχιστον δύο πηλαί ενεργείας δια την άντλίαν θαλασσίου ύδατος, και το αδόματον σύστημα άνεργείας και άνιχνεύσεως. Όσοι αί πηλαί ενεργείας δια την άντλίαν είναι ήλεκτρικά, άπαι θα συνίστανται εκ μιας κυρίας γεννήτριας και εκ μιας βοηθητικής πηγής ενεργείας. Μία παροχή, ή προοριζόμενη δια την άντλίαν, θα λαμβάνεται εκ του κυρίου πίνικος διανομής ήλεκτρικού ρεύματος και έκτα εκ του πίνικος διανομής ενεργείας κινδύνου δια καθεμιάς των τροφοδοτιών διατιθέμενων άποκλειστικώς δι' αυτόν τον σκοπόν.

Τά τροφοδοτικά (feeders) θα είναι διατεταμένα άποτε να άποφύγηται ή έκλεισις των δια μάγειρίων, χώρων μηχανών και άλλων κλειστών χώρων ή έξημένου κινδύνου πυρκαϊάς, έξαιρουμένου του τμήματος των έκείνου το άπαιτητού δια την συνδέσιν των μετά των κατάλληλων πινίκων διανομής, και θα άκολούθουν εις έναν αδόματον μεταγωγή (automatic change-over switch) έξω της άντλίας των ραντιστήρων. Ό μεταγωγή όσος θα έκέρσεται την παροχήν ενεργείας εκ του κυρίου πίνικος διανομής εκ χρόνον μία παροχή είναι διαβέβαιος έκείθεν και θα είναι όσος όσες σφάγις όσες εις περιέκωσιν βλάβης της τοιαύτης παροχής, να έκέρσεται ούτως αδόματως παροχήν εκ του πίνικος διανομής ενεργείας κινδύνου. Οί διατάξεις τούτων εκ του κυρίου πίνικος διανομής όσον και έκτ το βοήθητη Α τοούτου θα είναι άπείρως έπιστημασμένοι και κανονίως θα τηρούνται έλαστο. Ούδεις έτερος διατάξεις έκέρσεται έκ των τροφοδοτικών. Μία εκ των πηλών παροχής ενεργείας δια το σύστημα άνεργείας και άνιχνεύσεως πυρκαϊάς θα είναι μία πηλή ενεργείας κινδύνου. Όσοι

κατά τις απαιτήσεις της 'Αρχής.

Απαιτήσεις διά πλοία όλων των λοιπών κατηγοριών

(θ) Άπαντα τα απαιτούμενα συστήματα ανιχνεύσεως πυρκαϊδών δέον όπως είναι ικανά να καταδεικνύουν αδιάλειπτα την εμφάνισιν ή ένδειξιν πυρκαϊδών καθώς επίσης και την θέσιν αυτής. Ένδεκτικα δέον όπως είναι συγκεντρωμένοι ή εις την γέφυραν ναυπηγικής ή εις άλλους σταθμούς ελέγχου οι οποίοι έχουν άκ' εμβείας επικοινωνίαν με την γέφυραν. Η 'Αρχή δύναται να επιτρέψη όπως οι ένδεικται είναι κατανεμημένοι εις διαφόρους σταθμούς.

(ι) Επί επιβατηγών πλοίων τα ηλεκτρικά όργανα τα όποια χρησιμοποιούνται διά την λειτουργίαν των απαιτούμενων συστημάτων ανιχνεύσεως πυρκαϊδών δέον όπως έχουν δύο ανεξαρτήτους πηγές ενέργειας ή μία των οποίων θα είναι πηγή ενέργειας άντικει.

(α) Το σύστημα συναγερμού δέον όπως διδη ταυτοχρόνως άκουστικά και όπτικά σήματα εις τους κυρίους σταθμούς οι όποιοι άναφέρονται εις την παράγραφον (θ) του παρόντος Κανονισμού. Συστήματα ανιχνεύσεως διά τους γέφυρας φορτίου δέν είναι άναγκαίον όπως προκαλούν συνέγερσιν άκουστικής.

Κανονισμός 14

Έξέδρασις Πυροσβεστος

Η εξέδρασις πυροσβεστος δέον όπως συνίσταται εκ των κάτωθι:

(α) Άτομικόν έξοπλισμόν περιλαμβάνοντα:

(i) Προστατευτικήν ένδυμασίαν έξ ύφασματος ίκανού όπως προστατεύη το δέρμα εκ της θερμότητος ήτις άκτινοβολείται υπό της πυρκαϊδής και άπό έκταύμα-τα ή ζεμάτισμα εκ του ατμού. Η έξωτερική της επιφάνεια δέον όπως είναι άδιάβροχος.

(ii) Υποδήματα και χειρόκτια έξ έλαστικού ή έτέρου ύλικού συνιστάμεντος εκτός άνωγόν του ηλεκτρισμού.

(iii) Άκαμπτον κράνος τό όποιον θα έξασφαλίζη άποταλαιπωρητήν προστασίαν εκ των κρούσεων.

(iv) Ηλεκτρικόν λαμπτήρα άσφαλείας (φανάν χειρός) έξεκεκρυμμένου τύπου δυνά-μένου όπως λειτουργή συνεχώς επί τρεις ώρας.

(v) Πέλεκυν κατά την κρίσιν της 'Αρχής.

(β) Άναπνευστικήν συσκευήν έξεκεκρυμμένου τύπου ή όποια δύναιται να είναι είτε:

(i) Κράνος καπνού ή προσωπίς καπνού, τό όποιόν θα είναι έξεκεκρυμμένα διά κα-ταλήλου άεραντάς και σφαλούς άέρος άποσπασίμης μήκους άσπε νε φθάνη άπό τό άνοικτό καστρούματος και εις άρκετήν άπόστασιν άπό του στόμλου κύτους ή θύρας μέχρι ολολήκτου σημείου των ενδών φορτίου ή των χώρων μηχανών. Έάν πρός έκταύξιν τούτου άπαιτήται σφαλής άέρος μήκους άπερ-βαίνοντος τό 36 μέτρα (ή τούς 120 πόδας), θα άντικαθίσταται διά μιας άπτόνó-μου άναπνευστικής συσκευής ή θα έξοδιδέται διά ταύτης συμπληρωματική κατά την κρίσιν της 'Αρχής, είτε

(ii) Μία αυτόνομος άναπνευστική συσκευή δυνάμενη να λειτουργή διά χρονικόν διάστημα καθορισθρόμενον υπό της 'Αρχής.

Δι' έκάστην άναπνευστικήν συσκευήν θα προβλέπεται έν σωσίβιον ρυμάτων έν-θεκτικόν εις τό πύρ έπαρκούς μήκους και άντοχής ίκανόν όπως προσωπείται διά κύρα-

ζυμηρετή άμφοτέρως τās πλευρές — την δεξιάν και άριστερήν — του πλοίου και πλύν-να τό ένός καταστρώματα.

(γ) Τό σύστημα θα λειτουργή υπό άσυνήθη θερμοκρασίαν άέρος, υπό άσυνήθη συγκεντρώσιν καπνού ή υπό άλλας συνθήκας ένδοικτικής της ένέργειας πυρκαϊδής εις ένα έκαστον των υπό προστασίαν χώρων. Συστήματα, τό όποια είναι εύλασθήτα εις την θερμοκρασίαν άέρος δέν θα λειτουργούν υπό θερμοκρασίαν κατωτέραν των 57°C (135 F) και θα λειτουργούν υπό θερμοκρασίαν όχι άνωτέραν των 74°C (163 F) όταν ή αύξησις της θερμοκρασίας εις τό επίπεδα αυτά δέν υπερβαίνη τών 1°C (1.8 F) κατά λεπτόν. Κατά την κρίσιν της 'Αρχής ή έπιτρεχομένη θερμοκρασία λειτουργίας δύνα-ται ν' αύξάνη μέχρι 30°C (84 F) όπάρ την άνωτέραν θερμοκρασίαν της όροφής του χώ-ρου εις τό στεγανότομο και παρομοίως χώρους εις ός περιτηρείται μία όμολογ ή υψηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος. Συστήματα τα όποια είναι εύλασθήτα εις την συγκεντρώσιν καπνού θα λειτουργούν με την μέλισιν της άνάσσεως παρομένης άπό-ως φασός εις ποσότητα άποφασίζομένην υπό της 'Αρχής. Λοιπά όμοια άποδοτικά μέθοδοι λειτουργίας δύνανται να γίνουν άποδοτικά κατά την κρίσιν της 'Αρχής. Τό σύστημα ανιχνεύσεως δέν θα χρησιμοποιήται δι' έταρον — άλλην τού της ανιχνεύσεως της πυρκαϊδής — σκοπόν.

(δ) Οι άνιχνευταί δύνανται να φέρουν διάταξιν πρός σήμανσιν συναγερμού διά της συνδέσεως ή άποσυνδέσεως των έπαφών, ή δι άλλων καταλλήλων μεθόδων. Θα τοπο-θετώνται εις ύψηλά εύρισκόμενα σημεία και θα προστατεύονται καταλλήλως έναντι ζημίας και φυσικής φθοράς. Θα είναι κατάλληλοι πρός χρήσιν υπό συνθήκας άπο-σφαίρας θαλάσσης. Θα τοποθετώνται εις άνοικτήν θέσιν, έξευθέρων ζυγών και λοιπών έμποδίων δυνάμενων πιθανώς να έμποδίζουν την διογέυσιν των έπαφών άερίων ή τού καπνού πρός τό εύλασθήτον στοιχείον. Άνιχνευταί λειτουργούντες διά κλεισίματος των έπαφών θα είναι κλειστός τούτο έσπερς και τό κύκλωμα θα έλέγχεται συνεχώς άσπε νη σημειώνεται περιπτώσις σφάλματος.

(ε) Εις τούλάχιστον άνιχνευτής θα τοποθετηται εις έκαστον χώρον ένθα απαιτούν-ται ύπηρεσίαι ανιχνεύσεως και δέν θα υπάρχουν όλιγώτεροι του ένός άνιχνευταί δι' έ-κάστην έπιφάνειαν καστρούματος 37 τετραγωνικών μέτρων (400 τετραγωνικών πο-δών). Εις εύρεσις χώρους οι άνιχνευταί θα διατάσσονται κατά κανονικόν τρόπον, ούτως άσπε ούδεις άνιχνευτής θ' άπέχη πλέον των 9 μέτρων (30 ποδών) έξ έτέρου άνιχνευτού ή πλέον των 4,5 μέτρων (15 ποδών) εκ τίνος διαφράγματος.

(στ) Θα διάρχουν τούλάχιστον δύο πηγαί ενέργειας τού ηλεκτρικού έξοπλισμού τού χρησιμοποιούμενου υπό τού συστήματος συναγερμού και ανιχνεύσεως της πυρκαϊδής μία των οποίων θα είναι πηγή άντικει. Η τροφοδότησις θα παρέχεται υπό κεντρι-σμένων τροφοδοτικών μέσων διατιθέμενων άποκλειστικάς πρός τόν σκοπόν αυτόν. Τούταθα τροφοδοτικά μέσα θα συνδέονται μετ' άποκλειστικού διακόκτου τοποθετούμενου εις τόν σταθμόν ελέγχου διά τό σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαϊδής. Τό σύστημα καλωδίων θα είναι ούτως πως διαταγμένον άσπε ν' άποφεύγεται ή διάδός του διά μεταρείων, χώρων μηχανών και λοιπών περιελίσσων χώρων ένέχοντων όηληλό βαθμό κίνδυνον πυρκαϊδής έξαιρουμένου τού τμήματος των έσίνων τού άπαραιτήτου πρός έξασφάλισιν ανιχνεύσεως της πυρκαϊδής εις τούς χώρους τούτους ή σύνδεσιν μετ' τού καταλήλου πένικος διατομής.

(ζ) (i) Μία κατάστασις ή σχεδιάγραμμα θα τοποθετηται παραπλευρώς έκάστης ένδεικ-τριάς μονάδος πρός τόν σκοπόν ένδειξέως των καλυπτομένων χώρων και της θέσεως της ζώνης άς πρός έκαστον τομέα. Κατάλληλοι όδηγία δοκιμής και συντηρήσεως θα διατίθενται.

(ii) Θα λαμβάνεται πρόνοια δοκιμής της καλής λειτουργίας των άνιχνευτών και ένδεικτριών μονάδων διά της διαθέσεως μέσων παροχής θερμού άέρος ή κα-πνού εις τās θέσεις των άνιχνευτών.

(η) Άμοιβαί κεφαλαί 'Ανιχνευτών θα διατίθενται εις έκαστον τομέα άνιχνευτών

κος εις τούς μύκτας της συσκευής ή εις ιδιαιτέραν ζώνην ίνα αποφεύγηται άκόσπασις εκ της άναπνευστικής συσκευής ότε γίνεται χρήσις του σωσιβίου ρυμاتیου.

Κανονισμός 15

Ετοιμότης προς χρήση συσκευών σβέσεως πυρκαϊάς

Εφ' όλων τών νέων και υπάρχόντων πλοίων, αι συσκευαί σβέσεως πυρκαϊάς θα διατηρούνται εις καλήν κατάστασην και έτοιμαι προς άμεσον χρήσιν ανά πάντα χρόνον κατά την διάρκεια του πλο.

Κανονισμός 16

Αποδοχή Ίσοδυνάμω

Όπου εις τό παρόν. Κεφάλαιον καθορίζεται ειδικός τις τύπος μέσου, συσκευής, πυροσβεστικού ύλικού ή διατάξεως επί ολυνδήποτε νέου ή υπάρχοντος πλοίου, δύναται νά επιτραπή πός έτερος τύπος μέσου κ.λπ. προϋποτιθεμένου ότι ή Άρχή μένει ικανοποιημένη ότι τοϋτο δέν είναι όλυγώτερον άποδοτικόν.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΤΩΝ 36 ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Κανονισμός 17

Κατασκευή

Τό σκάφος, αι υπερκατασκευαί, τά κύρια διαφράγματα, τά καταστρώματα και τά υπερστρώματα θα κατασκευάζονται εκ γάλυβος, ή έτέρου ίσοδυνάμου ύλικού. Προς τόν σκοπόν εφαρμογής του περί γάλυβος, ή έτέρου ύλικού όρισμού, ώς οδός δίδεται εις τόν Κανονισμόν 3(5) του παρόντος Κεφαλαίου, ή «εφαρμοστέος έκθεσις εις τό πύρ» θα συμφωνή προς τά έπίκεδα άντοχής και μονώσεως, τά όποια παρέχονται εις τούς πίνακας του Κανονισμού 20 του Κεφαλαίου τούτου. Έκ παραδείγματος, άς καταστρώματα ή πλευραί και κέρατα υπερστεγασμάτων, επιτρέπεται νά έχουν άντοχή κατά του πυρός Β-Ο, ή «εφαρμοστέος έκθεσις εις τό πύρ» θα είναι διαρκείας ήμισιός ώρας.

Εις άς περιπτώσεις, ολονδήποτε τμήμα της κατασκευής είναι εκ κράμματος άλουμινίου, θα εφαρμόζονται αι άκόλουθοι άκαιτήσεις:

(α) Ή μόνωση τών εκ κράματος άλουμινίου συνιστάμενων τών τμήματων «Α» και «Β» Κλάσεως στοιχείων έκτός δέν πρόκειται περί μη φερόσης κατασκευής, κατά την άποψιν της Άρχής, θα είναι τοιαύτη ώστε ή θερμοκρασία του κατασκευαστικού στοιχείου δέν θα ύπερβαίη πέραν τών 200°C (360°F), ύπερτα της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος κατά πάλαν στιγμήν διαρκούσης της εφαρμοστέου έκθέσεως εις τό πύρ εις την τωσσοποιημένην δοκιμήν.

(β) Ίδιαίτερα προσοχή θ' αποδίδεται εις τήν μόνωσιν τών συστατικών εκ κρμμάτων άλουμινίου τών προοριζόμενων διά στήλας, στυλίδια και λοιπά κατασκευαστικά εξαρτήματα απαιτούμενα προς άσφαλή έγκλισιν τών σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδίων, τών περιοχών καθάρσεως και έπιβίβάσεως και τών τμημάτων -Α- και -Β- Κλάσεως, προς τόν σκοπόν άπως εξασφαλισθή:

(1) Ότι ό βαθμός άνυψώσεως της θερμοκρασίας ό καθοριζόμενος εν παραγράφω (α) του παρόντος Κανονισμού, προκειμένου περί τοιούτων εξαρτημάτων υποστηρίζοντων περιοχάς σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδίων άς και τμήματα -Α- Κλάσεως, θα εφαρμόζεται κατά τό τέλος της μιάς ώρας, και

(11) Ότι ό βαθμός της θερμοκρασίας, ό καθοριζόμενος εν παραγράφω (α) του παρόντος Κανονισμού, προκειμένου περί τοιούτων εξαρτημάτων άπαιτούμενων προς ύποστήριξιν τμημάτων -Β- Κλάσεως, θα εφαρμόζεται κατά τό τέλος της ήμισιός ώρας.

(γ) Όσοφαί και περιφράγματα τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α θα είναι εκ χαλυβδίνης κατασκευής έπαρκώς μεμονωμένης, εάν δέ εντός αυτών ύπάρχουν άνυγμήματα, ταύτα θα είναι καταλλήλως διατεταγμένα και προστατευμένα ίνα έμποδίζουν την έξάπλωσιν του πυρός.

Κανονισμός 18

Κύρια κατακόρυφοι ζώναι και Όριζόντιαι Ζώναι

(α) Τό σκάφος, αι υπερκατασκευαί και τά υπερστρώματα θα υποδιαιρύνται εις κυρίας κατακόρυφους ζώνας διά τμημάτων -Α- Κλάσεως. Αι βαθυμέτραι και αι έσοχαί θα περιορίζονται εις τό έλάχιστον, άλλ' όπου είναι άπαραίτητοι, ή κατασκευή των θα είναι έπίσης ή τών τμημάτων -Α- Κλάσεως. Τά τμήματα ταύτα θα έχουν βαθμούς μονώσεως συμφώνως προς τούς εφαρμοζόμενους πίνακας του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Καθ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, τά διαφράγματα τά σχηματίζοντα τά όρια τών κυρίων κατακορύφων ζωνών ύπεράνω του καταστρώματος στεγανών, θα είναι εν συνεχεία προς τά στεγανά διαφράγματα υποδιαιρέσεως, τά κείμενα εις άς κατάθεν του καταστρώματος στεγανών.

(γ) Τοιαύτα διαφράγματα θα εκτείνονται από καταστρώματος εις κατάστρώμα και μέχρι του κελύφους του πλοίου ή μέχρις άλλων όριων.

(δ) Όπου μία κατακόρυφος ζώνη υποδιαιρείται δι' όριζόντιων τμημάτων -Α- Κλάσεως εις όριζόντιους ζώνας προς τόν σκοπόν της δημιουργίας καταλλήλου φράγματος μεταξύ ζωνών του πλοίου προστατευόμενων και ζωνών μη προστατευόμενων διά συστήματος ραντισμού (sprinklers), τά τμήματα θα εκτείνονται μεταξύ των καρακμένων διαφραγμάτων της κυρίας κατακορύφου ζώνης και μέχρι του κελύφους ή τών εξωτερικών όριων του πλοίου και θα έχουν μόνωσιν συμφώνως προς τούς βαθμούς μονώσεως και άντοχής κατά της πυρκαϊάς τούς παρεχόμενους εις τόν Πίνακα 3 του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Έκί πλοίων προοριζόμενων δι' ειδικούς σκοπούς, ώς είναι τά μεταφέροντα αυτόκινητα ή σιδηροδρομικά όχήματα, επί τών όποιων ή κατασκευή τοιούτων διαφραγμάτων θα άντέκειτο προς τόν σκοπόν διά τόν όποιον τά πλοία προορίζονται, ίσοδύναμα μέσα διά τόν έλεγχον και τόν έντοπισμόν της πυρκαϊάς θα χρησιμοποιώνται υπό την ειδικήν έγκρισιν της Άρχής. Προκειμένου περί πλοίου με χρονοσιελικής κατηγορίας, πός τοιούτος χώρος θα προσαρμόζεται προς τάς άπαιτούμενας διατάξεις του Κανονισμού 30 του παρόντος Κεφαλαίου και, εν ή περιπτώσει ή τοιαύτη συμμόρφωσις θα ήρχετο εις σύγκρουσιν με άλλας άπαιτήσεις του αυτού Μέρους του παρόντος Κεφαλαίου, αι άκαιτήσεις του Κανονισμού 30 θα ύπερισχύουν.

Κανονισμός 19

Διαφράγματα εντός Κυρίας κατακορύφου Ζώνης

(α) Πάντα τά διαφράγματα, τά όποια δέν άπαιτείται νά είναι τμήματα -Α- Κλάσεως, θα είναι τοιούτων τμημάτων -Β- ή -Γ- Κλάσεως, άς προοδιορίζονται εις τούς πίνακας του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου. Άπαντα τά τμήματα ταύτα δύνανται νά έχουν έπιστρώσεις εκ καυσίμων ύλικών συμφώνως προς τάς διατάξεις του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου.

Πάντα τα διαγράμματα των διαδρόμων, όπου ταυτα δεν απαιτείται να είναι «Α» Κλάσας, θα είναι τμήματα «Β» Κλάσας, τα οποία θα εκτείνονται από καταστρώματος εις κατάστρωμα έκτος:

- (1) Τίς περιπτώσεις καθ' ην συνεχείς επιστρώσεις ή και επενδύσεις «Β» Κλάσας είναι τοποθετημένες εις άμφοτέρας τας πλευράς του διαφράγματος, όπου τε τό διαφάνη τής συνεχούς επιστρώσεως ή επενδύσεως τμήμα του διαφράγματος θα είναι εξ ύλικού το οποίον, τσόν από πλευράς πάχους δσον και από πλευράς συνθέσεως θα πληροί τας απαιτήσεις κατασκευής των τμημάτων «Β» Κλάσας μόνον δε, καθ' όσον ή Αρχή θεωρεί λογικόν και πρακτικόν, το ύλικόν τούτο, θ' απαιτείται να είναι του αυτού βαθμού άντοχής με τὰ «Β» Κλάσας τσάυτα.

- (11) Έάν πρόκειται περί πλοίου προστατευομένου διά συστήματος αυτόματου ραντισμού (sprinklers), πληρόντος τας απαιτήσεις του Κανονισμού 12 του παρόντος Κεφαλαίου, τότε τὰ εξ ύλικών «Β» Κλάσας διαγράμματα διαδρομικών δύνανται να καταλήγουν εις επιστρώσιν εντός του διαδρόμου, προϋποθετημένου ότι μία τσάυτη επιστρώσις είναι εξ ύλικού το οποίον, τσόν από πλευράς πάχους, δσον και από πλευράς συνθέσεως πληροί τας απαιτήσεις κατασκευής των τμημάτων «Β» Κλάσας. Ανεξαρτήτως των απαιτήσεων του Κανονισμού 20 του παρόντος Κεφαλαίου, τὰ τσάυτα διαγράμματα και επιστρώσεις θ' απαιτείται να συμμορφώνονται προς τὰ επίπεδα άντοχής «Β» Κλάσας μόνον καθ' όσον τούτο, κατά τήν άποψιν τής Αρχής, είναι λογικόν και πρακτικόν. Απασαι αϊ θύραι και τὰ πλαίσια των τσάυτων διαφραγμάτων θα είναι εξ άκαίστων ύλικών και ούτω πως κατασκευασμένα και τοποθετημένα ώστε να εξασφαλίζεται ουσιώδης αντίστασις εις τό πυρ, ικανοποιούσα τήν Αρχήν.

- (12) Απαντα τὰ διαγράμματα, τὰ όποια απαιτείται να είναι τμήματα «Β» Κλάσας, έκτός των διαφραγμάτων των διαδρόμων, θα εκτείνονται από καταστρώματος εις καταστρώμα και μέχρι του κελύφους ή άλλων όριών, έκτός εάν συνεχείς επιστρώσεις ή και επενδύσεις «Β» Κλάσας είναι τοποθετημένες εις άμφοτέρας τας πλευράς του διαφράγματος, εις ήν περίπτωσην τό διάφραγμα δύναται να καταλήγη εις τήν συνεχή επίστρώσιν ή επένδυσιν.

Κανονισμός 20

Αντοχή κατά του πυρός Διαφραγμάτων και Καταστροφών

- (α) Έπί πλέον προς τήν συμμόρφωσιν προς τας ειδικάς διατάξεις τας άφορώσας εις τήν άντοχήν κατά του πυρός των διαφραγμάτων και καταστροφών, περί ών γίνεται λόγος άλλαχού εις Κανονισμούς του παρόντος Μέρους, ή ελαχίστη πυραντοχή άπάντων των διαφραγμάτων και καταστροφών θα είναι ή περιγραφομένη εις τούς πίνακας 1 έως 4 του παρόντος Κανονισμού. Όπου, εξ αίτίας τυχόν ειδικών κατασκευαστικών διατάξεων του πλοίου, γείρονται δυσκολία ως προς τήν χρησιμοποίησιν εκ των πινάκων των ελαχίστων τιμών πυραντοχής οίονδηποτε τμημάτων, θα άποφασίζονται τιμαί κατά τήν κρίσιν τής Αρχής.

- (β) Αϊ ακόλουθα απαιτήσεις θα ρυθμίζουν τὰ τής εφαρμογής των πινάκων:

- (1) Ο πινάξ 1 θα εφαρμόζεται επί διαφραγμάτων, άποτελούντων όρια κυρίων κατακόρυφων ζωνών ή όριζοντίων ζωνών.
- (2) Ο πινάξ 2 θα εφαρμόζεται επί διαφραγμάτων μη άποτελούντων όρια κυρίων κατακόρυφων ζωνών ή όριζοντίων ζωνών.
- (3) Ο πινάξ 3 θα εφαρμόζεται επί καταστροφών σχηματιζόντων βαθμίδας εις τας κυρίας κατακόρυφους ζώνας ή άποτελούντων όρια όριζοντίων ζωνών.
- (4) Ο πινάξ 4 θα εφαρμόζεται επί καταστροφών μη σχηματιζόντων βαθμίδας εις τας κυρίας κατακόρυφους ζώνας μηδέ άποτελούντων όρια όριζοντίων ζωνών.

(1) Σταθμοί Έξέχου

Χώροι περιλαμβανόντες πηγές ενεργείας και φωτισμού άνάγκης. Θάλαμος τηλεφωνίας και θάλαμος χαρτών. Χώροι περιλαμβανόντες τόν σταθμόν άσφυμίου του πλοίου. Χώροι έλέγχου και καταγραφής πυρκαϊάς. Θάλαμος έλέγχου των προωστήριων μηχανημάτων, όταν ό χώρος ούτος κείται έκτός των προωστήριων μηχανημάτων. Χώροι περιλαμβανόντες τόν κεντρικόν έξοπλιόμν συνταγερμού πυρκαϊάς. Χώροι περιλαμβανόντες τούς σταθμούς και τόν έξοπλιόμν του συστήματος ένδοου ενεργοποίησης του πλοίου.

(2) Κάδοι

Εσωτερικοί κάδοι, άνελκυστήρες και κλίμακες κινουμένων βαθμίδων (πλήν των κειμένων καθ' όλοκληρίαν εντός των χώρων των μηχανών) δι' επιβάτας και πλήρωμα ως και προθάλαμοι προς ταύτας.

Σχετικώς διευκρινίζεται ότι προκειμένου περί καθόδου, ή όποία είναι κλειστή κατά τό έν μόνον επίπεδον, αυτή θα θεωρηται ως τμήμα του χώρου εκ του οποίου δεν διαχωρίζεται διά θύρας πυρκαϊάς.

(3) Διαδρομοί

Διαδρομοί επιβατών και πληρώματος.

(4) Σταθμοί χειρισμού σωσιβίων λέμβων, σχεδίων και επιβίβσεως.

Ανοικτοί χώροι καταστροφών και κεκλεισμένοι περιπάτου δημιουργούμενες σταθμούς επιβίβσεως, και καθαιρέσεως των σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδίων.

(5) Ανοικτοί χώροι καταστροφών

Ανοικτοί χώροι καταστροφών και κεκλεισμένοι περιπάτου μακράν των σταθμών επιβίβσεως, και καθαιρέσεως των σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδίων.

Ανοικτός χώρος (ό έκτός των υπερκατασκευών και υπερστεγασμάτων χώρος).

(6) Χώροι ένδοιτήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς

Θαλαμικοί περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου πυρκαϊάς. Κοινόχρηστοί χώροι περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και καταλαμβανόντες έπιφανείαν καταστρώματος μικρότερην των 50 τετραγωνικών μέτρων (540 τετραγωνικών ποδών).

- Γραφεία και Ιατρεία περιέχοντα έπιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς.
- (7) *Χώροι ένδιατείσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊάς*
- * Όμοιός ως άνωτέρω (6), πλην χώροι περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα διάφορα τών περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς τοιούτων.
 - Κοινόχρηστοι χώροι περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και καταλαμβάνοντες έπιφάνειαν καταστράματος 50 τετραγωνικών μέτρων (540 τετραγωνικών ποδών) και άνω.
 - * Απομονωμένα έρμάρια και μικρά άποθηκαι έντός τών χώρων ένδιατείσεως.
 - Καταστήματα πώλησεων.
 - Αίθουσai προβολής και φυλάξεως ταινιών.
 - Μαγειρεία διαίτης (μη περιέχοντα έργαλεία παράγοντα γυμνές φλόγας).
 - * Αποθήκαι είδών καθαρισμού (έντός τών οποίων δέν φυλάσσονται εύφλεκτα υγρά).
 - * Εργαστήρια (έντός τών οποίων δέν φυλάσσονται εύφλεκτα υγρά).
 - Φαρμακεία.
 - Μικρά στεγνωτήρια (καταλαμβάνοντα έπιφάνειαν καταστράματος 4 τετραγωνικών μέτρων (43 τετραγωνικών ποδών) ή μικρότερα).
 - Χώροι φυλάξεως αξιών.
- (8) *Χώροι ένδιατείσεως μεζονας κινδύνου πυρκαϊάς*
- Κοινόχρηστοι χώροι περιέχοντες έπιπλα και εξαρτήματα διάφορα τών περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς τοιούτων και καταλαμβάνοντες έπιφάνειαν καταστράματος 50 τετραγωνικών μέτρων (540 τετραγωνικών ποδών) και άνω.
- Κουρέια και αίθουσai καλλωπισμού
- (9) * *Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι*
- Κοινόχρηστοι χώροι ύγιεινής, καταωνιστήρες, λουτρά, άποχωρητήρια κ.λπ.
- Μικρά διαμερίσματα πλυντηρίων.
- Χώροι έσωτερικών κολυμβητηρίων.
- Χειρουργεία.
- * Απομονωμένα κυλικεία έντός τών χώρων ένδιατείσεως.
- * Ιδιαίτεροι χώροι ύγιεινής θα θεωρώνται ως τμήμα τοῦ χώρου, έντός τοῦ οποίου είναι τοποθετημένα.
- (10) *Χώροι δέξαμενών, κενoi χώροι και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περιελίοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊάς.*
- Δεξαμενάι ύδατος άποτελούσαι μέρος τής κατασκευής τοῦ πλοίου.
- Χώροι κενoi και στεγανοί χώροι άσφαλείας (cofferdams).
- Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, oi οποίοι δέν περιέχουν μηχανήματα έχοντα σύστημα λιπάνσεως διά πίεσεως και ένθα άπαγορεύεται ή έναπόθεσις εύκαύστων υλικών, ως:

Διαμερίσματα άερισμού και συστήματος κλιματισμού,
 Διαμερίσματα βαρούλκου άγκύρας, χώρος μηχανισμού πηδαλίου,
 Διαμερίσματα εξαρτημάτων συστήματος σταθερωτήρων,
 Διαμερίσματα κινητήρος ηλεκτρικής προώσεως,
 Διαμερίσματα περιέχοντα πίνακας διακοπών τών διαφόρων τομέων τοῦ πλοίου και μόνον ηλεκτρικών εξοπλισμών διάφορων τών (άνω τών 10 κVΑ) πεπληρωμένων δι' έλαίου μετασχηματιστών,
 Σήραγγες άξονας και όχετοι σωληνώσεων,
 Διαμερίσματα άντλίων και ψυκτικών μηχανημάτων (εις άς δέν χρησιμοποιοῦνται εύφλεκτα υγρά).

Κλειστοί όχετοι έξυπηρετούντες τούς άνωτέρω μνημονευμένους χώρους.

* Έτεροι κλειστοί όχετοι σωλήνων και καλωδίων.

(11) *Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι είδικής κατηγορίας, δέξαμενάι φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποι παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς.*

Δεξαμενάι φορτίου πετρελαίου

Κύνη φορτίου, άνεμοδόχοι και στόμια κυτών.

Ψυκτικοί δάλαμοι.

Δεξαμενάι υγρών καυσίμων (εις περίπτωση ένναποθέσεως αὐτῶν εις κεχωρισμένο διαμέρισμα άνευ μηχανημάτων).

Σήραγγες άξονας και όχετοι σωληνώσεων επιτρέποντες τήν έναπόθεσιν εύφλέκτων υλικών. Βοηθητικών μηχανημάτων χώροι, ως εις Κατηγορίαν (10) περιέχοντες μηχανήματα έχοντα σύστημα λιπάνσεως διά πίεσεως και ένθα επιτρέπεται ή τοποθέτησις εύκαύστων υλικών.

Σταθμοί πληρώσεως καυσίμων.

Διαμερίσματα περιέχοντα ηλεκτρικούς μετασχηματιστάς (άνω τών 10 κVΑ) πεπληρωμένους δι' έλαίου.

Χώροι περιέχοντες βοηθητικές γεννητήριες λειτουργούσας διά στροβίλων ή παλινδρομικών άτμομηχανών και μικράς μηχανάς έσωτερικής καύσεως μέχρι 150 ίππων κινούσας γεννητήριες άνάγκης, άντλίας ραντισμού, διαβροχής ή πυρκαϊάς, άντλίας ύδροσυλλεκτών κ.λπ.

Χώροι είδικής κατηγορίας (σχετικοί οι Πίνακες 1 και 3).

Κλειστοί όχετοι έξυπηρετούντες τούς άνωτέρω μνημονευμένους χώρους.

(12) *Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία*

Χώροι κυρίων μηχανών προώσεως (διάφοροι τών χώρων ηλεκτρικής προώσεως κινητήρων) και χώροι λεβήτων.

Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, διάφοροι τών έν Κατηγορίαι (10) και (11) τοιούτων, περιέχοντες μηχανήματα έσωτερικής καύσεως ή άλλας μονάδας κατανάλισκούσας πετρελαιον ή μονάδας θερμάνσεως ή άντλήσεως.

Κύρια μαγειρεία και παραρτήματα αὐτῶν.

* Όχετοι και περιφράγματα τών άνωτέρω μνημονευμένων χώρων.

- (13) *Αποθήκη, εργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.*
Κύρια κυλικεία ανεξάρτητα των μαγειρείων.
Κύριον κλυντήριο.
Μεγάλα στεγνώθρια (καταλαμβάνοντα επιφάνειαν καταστρώματος μεγαλύτεραν τῶν 4 τετραγωνικῶν μέτρων (43 τετραγωνικῶν ποδῶν)).
Διάφοροι ἀποθήκαι.
Χώροι ταχυδρομείου καὶ ἀποσκευῶν.
Χώροι ἀπορριμμάτων.
Εργαστήρια (μὴ ἀποτελούντα μέρος τῶν χώρων μηχανημάτων, μαγειρείων κ.λπ.).
(14) *Λοιπὸι Χώροι εἰς τοὺς ὁποίους ἐναποθηκεύονται εὐφλεκτά ὀλίκα*
Χώροι λυχνίων.
Χώροι χρωμάτων.
Αποθήκαι περιέχουσαι εὐφλεκτά υγρά (περιλαμβανομένων τῶν βαφῶν, φαρμάκων κ.λπ.).
Εργαστήρια (ἐντὸς τῶν ὁσίων ἐναποθηκεύονται εὐφλεκτά υγρά).
(15) *Οσάκις, προκειμένου νὰ καθορισθῇ ἡ ἀνεγκυκλικὴ εἰς τὸ πᾶν διαφωτιστικὸς καὶ μεταξὺ δύο χώρων, παρέχεται τιμὴ τις, αὕτη θὰ ἐφαρμόζεται εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις.*
(16) *Ἡ μεγαλύτερα μεταξὺ δύο τιμῶν, παρεχόμενων ὑπὸ τῶν πινάκων θὰ ἐφαρμόζεται, προκειμένου νὰ καθορισθῇ ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ ἀντοχῆς κατὰ τοῦ πυρὸς διαφωτιστικὸς τινὸς κειμένου μεταξὺ δύο χώρων ἐντὸς μιᾶς κυρίας κατακορύφου ἢ ὀριζοντίας ζώνης, ἡ ὁποία δὲν προστατεύεται ὑπὸ συστήματος ἀποτρίψου ραντισμοῦ κληροδοῦ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ κειμένου μεταξὺ τοιούτων ζωνῶν, οὐδὲμία τῶν ὁσίων προστατεύεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον.*
(17) *Ἡ μικρότερα μεταξὺ δύο τιμῶν παρεχόμενων ὑπὸ τῶν πινάκων θὰ ἐφαρμόζεται, προκειμένου νὰ καθορισθῇ ἡ ἐφαρμοστέα τιμὴ ἀντοχῆς κατὰ τοῦ πυρὸς διαφωτιστικὸς τινὸς κειμένου μεταξὺ δύο χώρων ἐντὸς μιᾶς κυρίας κατακορύφου ἢ ὀριζοντίας ζώνης, ἡ ὁποία προστατεύεται ὑπὸ συστήματος ἀποτρίψου ραντισμοῦ κληροδοῦ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ κειμένου μεταξὺ τοιούτων ζωνῶν, οὐδὲμία τῶν ὁσίων προστατεύεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον. Εἰς ἃς περιπτώσεις μιὰ ζώνη προστατευομένη ὑπὸ συστήματος ραντισμοῦ συναντᾷ ἑτέραν μὴ προστατευομένην ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδοιαστῶς ἢ τῶν ὑπερτικῶν τοιούτων, ἡ ὀψηλότερα τῶν δύο, ὑπὸ τῶν πινάκων, καὶ ἑχομένην τιμῶν θὰ ἐφαρμόζεται εἰς τὸ μεταξὺ τῶν ζωνῶν τιμήμα.*
(18) *Ὅπου παρακαίμενοι Χώροι εὐρίσκονται ἐντὸς κατηγορίας τοῦ αὐτοῦ ἀριθμοῦ καὶ ὑπάρχει εἰς τοὺς πινάκας ὁ δείκτης 1, διάφορα μὲν τὰ κατὰστρώματα κειμένων μεταξὺ τῶν τοιούτων χώρων δὲν ἀπαιτεῖται νὰ τοποθετηθῇ ἂν τοῦτο κριθῇ μὴ ἀπαιτήτων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Ἐκὶ παραδείγματι, εἰς τὴν Κατηγορίαν (12) δὲν χρειάζεται ν' ἀπαιτηθῇ διάφορα μεταξὺ τοῦ μαγειρείου καὶ τῶν παρακαίμενων κυλικείων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τὰ διαφωτιστικὰ καὶ καταστρώματα τοῦ κυλικείου θὰ διατηρήσουν τὴν κριμαχο ἀντοχὴ τῶν διαφωτιστικῶν τοῦ μαγειρείου. Ὁδὴ ἥτις ὁμοῦς, διάφορα μὲν ἀπαιτεῖται μεταξὺ μαγειρείου τινὸς καὶ τοῦ χώρου μηχανῶν παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἀμφοτέρωι ὁ Χώρος οὗτοι εἶναι τῆς Κατηγορίας (12).*
- (vi) Ὅπου ὑπάρχει εἰς τοὺς πινάκας ὁ δείκτης 2, δύναται νὰ ἐπιτρέπεται ἡ μικρότερα τιμὴ μονώσεως μόνον ὅταν εἰς τοὺς ὁσίων, τῶν παρακαίμενων χώρων προστατεύεται ὑπὸ συστήματος ἀποτρίψου ραντισμοῦ κληροδοῦ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (vii) Πέραν τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, δὲν ὑπάρχουν εἰδικαὶ ἀπαιτήσεις διὰ τὸ ὕψος ἢ τὴν ἀντοχὴν τῶν διαφωτιστικῶν εἰς ἃς περιπτώσεις εἰς τοὺς πινάκας ὑπάρχει μόνον μιὰ παύλα.
- (iv) Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τοὺς χώρους τῆς Κατηγορίας (5), ἡ Ἀρχὴ θ' ἀποφασίσῃ κατὰ πᾶσον θὰ ἐφαρμόζονται αἱ τιμαὶ μονώσεως τοῦ Πίνακος 1 ἢ 2 εἰς τὰ ἄκρα τῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ ὑπερκατασκευῶν ἃς καὶ ἐάν αἱ τιμαὶ μονώσεως τοῦ Πίνακος 3 ἢ 4 θὰ ἐφαρμόζονται προκειμένου περὶ ἐκτεθειμένων εἰς τὸν καιρὸν κατασκευῶν. Εἰς οὐδεμίαν περίπτωση αἱ ἀπαιτήσεις τῆς Κατηγορίας (5) τῶν Πινάκων 1 ἕως 4 θὰ ἐπιβάλλουν ἐκείσιν τῶν χώρων ἐκείνων, οἱ ὅποιοι, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δὲν χρειάζεται νὰ εἶναι κλειστοί.
- (7) Δύνανται νὰ γίνουν ἀποδεκταὶ συνεχεῖς ἐκκενώσεις ἢ ἐπιστροφῆς Κλάσεως «B», ἐν σχέσει πρὸς τὰ εἰς ἃ ἀφοροῦν, καταστρώματα καὶ διαφωτιστικὰ, ἃς μετέχουσιν καθ' ὅλοκληρίαν ἢ μερικῶς, εἰς τὴν ἀπαιτούμενην μόνωσιν καὶ ἀντοχὴν ἐνὸς τιμήματος.
- (8) Ἡ Ἀρχὴ, κατὰ τὴν ἐγκρίσιν τῶν κατασκευαστικῶν λεπτομερειῶν τῆς πυρασφαλείας, θὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὸν κίνδυνον ἐκ τῆς μεταδόσεως τῆς θερμότητος εἰς ἐνδιαμέσους τομεῖς καὶ τελικά σημεία τῶν ἀπαιτούμενων θερμικῶν φεγγημάτων.

ΠΙΝΑΞ 1 - ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ Ή ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΛΥΤΑΣ

Χώροι	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί Έλέγχου (1)	A-60	A-30	A-30	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Κάθοδοι (2)		A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15 A-0	A-60
Διάδρομοι (3)			A-0	A-0	A-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15 A-0	A-60
Σταθμοί χειρισμού σιδηρών λέμβων, σχεδίων και επιβιβάσεως (4)				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Χώροι άνοικτοί καταστρωμάτων (5)					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ένδαιτήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊδς (6)						A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30	A-15 A-0	A-30
Χώροι ένδαιτήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊδς (7)							A-30 A-0	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 A-0	A-60	A-30 A-0	A-60
Χώροι ένδαιτήσεως μείζονος κινδύνου πυρκαϊδς (8)								A-60 A-15	A-0	A-0	A-60 A-15	A-60	A-30 A-0	A-60
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι (9)									A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι κενοί και χώροι βοη- (10) θητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊδς.										A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορ- (11) τίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναί φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποί πα- ρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊδς.											A-0	A-60	A-0	A-60
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία (12)												A-60	A-30 A-15	A-60
Αποθήκαι, εργαστήρια, κυλικεία κ.λπ. (13)													A-0	A-30
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκεύον- (14) ται εύφλεκτα υγρά.														A-60

ΠΙΝΑΞ 2 - ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΜΗ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ ΟΥΔΕ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΛΥΤΑΣ

Χώροι	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί έλέγχου (1)	B-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Κάθοδοι (2)		A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-15 A-0	A-30
Διάδρομοι (3)			C	A-0	A-0 B-0	B-0	B-15 B-0	B-15 B-0	B-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30 A-0
Σταθμοί χειρισμού σιδηρών λέμβων, σχεδίων (4) και επιβιβάσεως.				—	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-0	A-15 A-0
Χώροι άνοικτοί καταστρωμάτων (5)					—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0
Χώροι ένδαιτήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊδς (6)						B-0 C	B-15 C	B-15 C	B-0 C	A-0	A-15 A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Χώροι ένδαιτήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊδς (7)							B-15 C	B-15 C	B-0 C	A-0	A-15 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60 A-15
Χώροι ένδαιτήσεως μείζονος κινδύνου πυρκαϊδς (8)								B-15 C	B-0 C	A-0	A-30 A-0	A-60	A-15 A-0	A-60 A-15
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι (9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι, χώροι κενοί και χώ- (10) ροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊδς.										A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορ- (11) τίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναί φορτίου και λοιπών καυσίμων και λοιποί πα- ρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊδς.											A-0 ¹	A-0	A-0	A-30 ² A-15
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία (12)												A-0	A-0	A-60
Αποθήκαι, εργαστήρια, κυλικεία κ.λπ. (13)													A-0 ¹	A-0
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκεύον- (14) ται εύφλεκτα υγρά.														A-30 ² A-15

ΠΙΝΑΞ 3 - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ Ή ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΑΥΤΑΣ

Χώρος κάτωθεν —	Χώρος υπεράνω —	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί έλέγχου	(1)	A-60	A-60	A-30	A-0	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Κάθοδοι	(2)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Διάδρομοι	(3)	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Σταθμοί χειρισμού αωσιβίων λέμβων, σχεδιών και έπιβιβάσεως	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι άνοικτοί καταστρωμάτων	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ένδιαιτήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς	(6)	A-60	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-15
Χώροι ένδιαιτήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(7)	A-60	A-60	A-30	A-15	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30	A-0	A-30
Χώροι ένδιαιτήσεως μείζονος κινδύνου πυρκαϊάς	(8)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι κενοί και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊάς	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναί φορτίου και λοικών καυσίμων και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-30	A-30	A-30
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Αποθήκαι, έργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.	(13)	A-60	A-60	A-30	A-15	A-0	A-15	A-30	A-60	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκεύονται εύφλεκτα υγρά	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60

ΠΙΝΑΞ 4 - ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΜΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΥΡΙΑΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΟΥΣ ΖΩΝΑΣ ΟΥΔΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥΣ ΤΟΙΑΥΤΑΣ

Χώρος κάτωθεν —	Χώρος υπεράνω —	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί έλέγχου	(1)	A-30 A-0	A-30 A-0	A-15 A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60 A-15
Κάθοδοι	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Διάδρομοι	(3)	A-15 A-0	A-0	A-0 ¹ B-0 ¹	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-15 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30 A-0
Σταθμοί χειρισμού αωσιβίων λέμβων, σχεδιών και έπιβιβάσεως	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι άνοικτοί καταστρωμάτων	(5)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	—	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0
Χώροι ένδιαιτήσεως περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊάς	(6)	A-60	A-15 A-0	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-0	A-15 A-0
Χώροι ένδιαιτήσεως μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(7)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-0 B-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-30 A-0
Χώροι ένδιαιτήσεως μείζονος κινδύνου πυρκαϊάς	(8)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-15 B-0	A-30 B-0	A-60 B-0	A-0 B-0	A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0	A-30 A-0
Υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)	A-0	A-0	A-0 B-0	A-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι δεξαμενών, χώροι κενοί και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων περικλείοντες μικρόν ή και καθόλου κίνδυνον πυρκαϊάς	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 ¹	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, χώροι ειδικής κατηγορίας, δεξαμεναί φορτίου και λοικών καυσίμων και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)	A-60	A-60 A-15	A-60 A-15	A-30 A-0	A-0	A-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-0	A-0	A-0 ¹	A-0	A-0	A-30 ² A-15
Χώροι μηχανημάτων και κύρια μαγειρεία	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 ¹	A-0	A-60
Αποθήκαι, έργαστήρια, κυλικεία κ.λπ.	(13)	A-60	A-30 A-0	A-15 A-0	A-15 A-0	A-0 B-0	A-15 A-0	A-30 A-0	A-30 A-0	A-0 B-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15 ² A-0
Λοιποί χώροι εις τούς όποιους έναποθηκεύονται εύφλεκτα υγρά	(14)	A-60	A-60 A-30	A-60 A-30	A-60	A-0	A-30 A-0	A-60 A-15	A-60 A-15	A-0	A-0	A-30 ² A-0	A-30 ² A-0	A-0	A-30 ² A-0

οιονδήποτε των χώρων ειδικής κατηγορίας.

(γ) Δύο μέσα διαφυγής θα προβλέπονται εξ εκάστου χώρου μηχανών. Ίδιαίτερος θα υπάρξει συμμόρφωσης προς τās ακόλουθους διατάξεις:

(ι) Όπου ο χώρος κείται κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών, τὰ δύο μέσα διαφυγής θα συνίστανται είτε:

(1) Έκ δύο σωμάτων χαλυβιδίων κλιμάκων, κενωρισμένων αλληλῶν κατά τὸ δυνατόν περισσότερο, ἀγρυσῶν εἰς θύρας ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου μέρους παρομοίως κενωρισμένου χώρου καὶ ἐκ τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἔξοδος πρὸς τὰ ἀντίστοιχα καταστρώματα ἐπιβίβασης ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων. Μία τῶν κλιμάκων τούτων θα ἐξασφαλίσῃ συνεχῆ προστασίαν κατὰ τοῦ πυρὸς ἀπὸ τὸ κατώτερον τμήμα τοῦ χώρου μέχρις ἀσφαλὺς τινὲς θέσεως ἐκτὸς τοῦ χώρου, εἴτε:

(2) Έκ μιᾶς χαλυβιδίνης κλιμάκος ἀγρυσῆς εἰς θύραν ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου μέρους τοῦ χώρου, ἐκ τοῦ ὁποίου προβλέπεται ἔξοδος πρὸς τὸ κατώτερον μα ἐπιβίβασης καὶ ἐκ μιᾶς χαλυβιδίνης θύρας καταλλήλου πρὸς χειρισμὸν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς καὶ ἡ ὁποία θα ἐξασφαλίσῃ ἀσφαλῆ δὸν διαφυγῆς πρὸς τὸ κατώτερον μα ἐπιβίβασης.

(ιι) Όπου ο χώρος κείται ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, δύο μέσα διαφυγῆς θα εὑρίσκωνται κενωρισμένα αλληλῶν κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερο καὶ αἱ θύραι ἀγρυσῆς ἐκ τούτων μέσων διαφυγῆς θα κείνται εἰς θέσεις ἐκ τῶν ὁποίων θα προβλέπεται ἔξοδος πρὸς τὰ ἀντίστοιχα καταστρώματα ἐπιβίβασης ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων. Όπου τούτοις διαφυγαὶ ἀπαιτοῦν τὴν χρῆσιν κλιμάκων, αὗται θα εἶναι ἐκ χάλυβος.

Εἰς πλοῖον μικρότερον τῶν 1000 κ.ο.χ., ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ὑπάρξῃ ἐν μόνον μίαν διαφυγῆς, μετ' ἑξέστης μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς τοῦ πλάτους καὶ τῆς διατάξεως τῶν ἀνωτάτων μέρους τοῦ χώρου. Εἰς πλοῖον 1000 κ.ο.χ. καὶ ἀνω, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ὑπάρξῃ ἐν μόνον μίαν διαφυγῆς ἐξ οὐδὲν ἑτέρου τοῦτου χώρου κατὰ τὸν ὅσον εἰς τὴν θύραν εἴτε μιᾶς χαλυβιδίνης κλιμάκος καὶ ἑξέστης μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς, τῆς θέσεως καὶ τῆς διατάξεως τοῦ χώρου καὶ ἐν ἑαυτῷ ἀποσχετῶνται συνθήκες ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

Κανονισμός 22

Προστασία Κλιμάκων καὶ Ἀνεγκυστήρων ἐντὸς χώρων ἐνδομήσεως καὶ ὑπηρετικῶν τοιούτων

(α) Ἀπασαὶ αἱ κλιμακὲς θὰ ἔχουν κατασκευὴν χαλυβιδίου σκελετοῦ, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων δι' ἃς ἡ Ἀρχὴ ἐγκρίνῃ τὴν χρῆσιν ἑτέρου ἱσοδυνάμου ὕλικου καὶ θὰ κείνται ἐντὸς περιφραγμάτων στήριζομένων ἀπὸ τμήματα «Α» Κλίμακος μετ' ἑξέστης μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς καὶ τῆς διατάξεως τοῦ χώρου καὶ ἐν ἑαυτῷ ἀποσχετῶνται συνθήκες ἐντὸς τοῦ χώρου τούτου.

(ι) Κλιμακὲς συνδέονται μόνον δύο καταστρώματα δὲν χρειάζεται νὰ εἶναι περιφραγμένη ἐξ ὅσον ἡ ἀκεραιότης τοῦ καταστρώματος ἐξασφαλίζεται διὰ καταλλήλων διαφραγμάτων ἢ θυρῶν εὐρισκομένων εἰς τὸν μετὰ τῶν καταστρώματων χώρων. Όσον κλιμακὲς τις, εἰς τὸν μετὰ τῶν καταστρώματων χώρων εἶναι περιφραγμένη, τὸ περιφράγμα τῆς κλιμάκος θὰ προστατεύεται συμφώνως πρὸς τοὺς ἀποφθόντας εἰς καταστρώματα πίνακας τοῦ Κανονισμοῦ 20 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ιι) Κλιμακὲς δύναται νὰ μὴ εἶναι περιφραγμέναι ἐντὸς κοινοχρήστου χώρου, ἐὰν ὅσον κείνται καθ' ὁλοκλήριον ἐντὸς τοιοῦτου κοινοχρήστου χώρου.

Κανονισμός 21 Μέσα Διαφυγῆς

(α) Ἐντὸς καὶ ἐξ ὧν τῶν χώρων ἐνδομήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος ὡς καὶ τῶν χώρων εἰς τοὺς ὁποίους συνήθως ἀπασχολεῖται τὸ πλήρωμα, ἐξαιρεῖται τῶν χώρων μηχανῶν, θὰ προβλέπονται κλιμακὲς ἀνάδου καὶ κατακόρυφοι κλιμακὲς, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑπάρχουν μέσα ἀμέσου διαφυγῆς πρὸς τὸ κατὰστρώμα ἐπιβίβασης ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων. Ίδιαίτερος θα ὑπάρξῃ συμμόρφωσης πρὸς τās ακόλουθους διατάξεις:

(ι) Δύο μέσα διαφυγῆς, τὸ ἐν τοῦλάχιστον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι ἐλεύθερον ὑδατοστεγῶν θυρῶν, θὰ προβλέπονται ἐξ εκάστου ὑδατοστεγῆς διαμερίσματος: ἡ ὁμοίως κενωρισμένη ἢ χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν. Κατ' ἐξαιρέσιν, δύναται ἡ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ὑπάρξῃ ἐν μόνον μέσον διαφυγῆς, μετ' ἑξέστης μετὰ τῆς δευτέρας προσοχῆς τῆς φύσεως καὶ τοποθεσίας τῶν χώρων ὡς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων, τὰ ὁποῖα, ὑπὸ συνθήκας συνθήκας, θὰ ἦδυναντο νὰ ἐνδομηθῶσιν ἢ ἀπασχοληθῶσιν ἐντὸς τῶν χώρων τούτων.

(ιι) Ὑπερνεω τοῦ καταστρώματος, στεγανῶν, θὰ ὑπάρχουν δύο, τοῦλάχιστον μέσον διαφυγῆς ἐξ εκάστης κυρίας κατακόρυφου ζώνης ἢ ὁμοίως κενωρισμένου χώρου ἢ συγκροτήματος χώρων, ἐξ ὧν τοῦλάχιστον εἰς θὰ σχηματίσῃ διεξόδον πρὸς κλίμακα δημιουργοῦσαν κατακόρυφον διαφυγῆς.

(ιιι) Ἐντα, τοῦλάχιστον, τῶν, ὑπὸ τῶν δόσεων (α) καὶ (ιι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπαιτούμενων μέσων διαφυγῆς θὰ εἶναι διὰ μέσου μιᾶς ἀμέσως προσιτῆς περιφραγμένης κλιμάκος, ἡ ὁποία θα ἐξασφαλίσῃ συνεχῆ προστασίαν κατὰ τὸν πυρὸς ἀπὸ τοῦ ἐπὶπέδου τῆς ἐκδηλώσεως τοῦ πυρὸς πρὸς τὸν ἀνωτάτω καταστρώματων ἐπιβίβασης ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων ἢ μέχρι τοῦ ὕψους τοῦ ἐπὶπέδου, ὅπου ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ τῆς κλιμάκος, ὅπου ὁδηγεῖται τῶν ἐπὶπέδων τούτων εἰναι τὸ ὕψος τοῦ ὁλοκλήρου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὅπου ἡ Ἀρχὴ ἐξέτι χορηγήσῃ ἀπαλλαγὴν συμφώνως πρὸς τās διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (α) καὶ (ιι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὸ μόνον ὑπάρχον μέσον διαφυγῆς θὰ ἐξασφαλίσῃ ἀσφαλῆ διαφυγὴν κατὰ τρόπον ἱκανοποιούσαν τὴν Ἀρχὴν. Τὸ πλάτος, ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ συνεχὴς τῶν κλιμάκων θὰ τυχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(ιιι) Ἡ προστασία τῆς ἐξόδου ἀπὸ τὰ περιφραγμένα τῆς κλιμάκος πρὸς τās περιοχὰς ἐπιβίβασης ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ σχεδίων θὰ ἱκανοποιῇ τās ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς.

(ιιι) Οἱ ἀνεγκυστήρες δὲν θὰ θεωρῶνται ὡς ἀποτελοῦντες ἐν τῶν ἀπαιτούμενων μέσων διαφυγῆς.

(ιιι) Κλιμακὲς, ἐξυπηρετοῦσαι μόνον ἓνα χώρον καὶ ἐναν ἐξέστης τοῦ χώρου τούτου, δὲν θὰ θεωρῶνται ὡς ἀποτελοῦσαι ἐν τῶν ἀπαιτούμενων μέσων διαφυγῆς.

(ιιι) Ἐάν σταθῶς τις ραδιοτηλεγραφίας δὲν ἔχῃ κατ' εὐθείαν ἐξέδον πρὸς κατὰστρώμα ἐκτεθειμένον εἰς τὸν κενόν, θὰ ὑπάρχουν δύο μέσα διαφυγῆς ἐξ ἐκαστοῦ τούτου σταθμοῦ.

(ιιι) Δὲν θὰ ἐπιτρέπωνται ἀδιέξοδοι διαδρομοὶ ὑπερβαίνοντες τὰ 1,3 μέτρα (4) πόδας.

(β) (ι) Εἰς χώρους ἐιδικῆς κατηγορίας ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάταξις τῶν μέσων διαφυγῆς καὶ κάτωθεν καὶ ἀνωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν, θὰ ἱκανοποιῇ τās ἀπαιτήσεις τῆς Ἀρχῆς καὶ γενικῶς ἡ ἀσφάλεια ἐξόδου τινος εἰς τὸ κατὰστρώμα ἐπιβίβασης θὰ εἶναι, τοῦλάχιστον, ἱσοδύναμος πρὸς ἐκείνην δι' ἣν προβλέπονται τὰ ἐδάφια (α) καὶ (ιι), (ιι), (ιι), (ιι) καὶ (ν) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ιι) Μία τῶν ὁδῶν διαφυγῆς ἀπὸ τοὺς χώρους μηχανῶν, ἐντὸς τῶν ὁποίων ἀπασχολεῖται συνήθως τὸ πλήρωμα, θ' ἀποφευγῇ τὴν κατ' εὐθείαν ἐξέδον πρὸς

τούτοις, ἐγκαρμύναι ὕδατοστεγὰς μηχανοκίνητοι θύραι θά θεωροῦνται ὡς παραδεκταί
ἐπὶ τὸν σκοπὸν τούτων.

Συγκρατητικά άγκιστρα, μη υποκειμενα εις άπελευθερωσιν από τόν σταθμόν έλέγχου, έπείδεν θά έπιδρέπωνται. Όταν έπιτρέπονται διπλάι περιστρεφόμενα θύρα, αύται θά έ-
χουν διάταξιν μονόβλου, ή όσους θά ενεργοποιείται αωμάτως από την λειτουργίαν του
συστήματος άπελευθερώσεως της θύρας.

(ζ) "Όπου χῶρος τις προστατεύεται ὑπὸ συστήματος αὐτομάτου ραντισμοῦ πληροδυντός τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ὃ φέρει συνεχῆ ἐπένδυση *Β* Κλάσως, ἀνοίγματα εἰς καταστρώματα μὴ δημιουργοῦντα βαθμίδας εἰς ἐξέλιξις κυρίας κατακορυφῶς ζώνας οὐδὲ ὀριζοντίας τοιαύτας, θὰ κλείουν κατὰ τρόπον λογιγικῶς στεγανόν. Τὰ τοιαῦτα καταστρώματα θὰ πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις ἀντοχῆς *Α* Κλάσως καθ' ὅσον τοῦτο, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς εἶναι λογικόν καὶ πρακτικόν.

(η) Αί περί άντοχής «Α» Κλάσεως άπαιτήσεις τών έξωτερικών όρών πλοίου τινός δέν θά εφαρμόζονται εις τήν τήν βελανίαν υποδιαιρέσειν, τήν παράθυρα και παραφωτιστάς. Όμοίως αί περί άντοχής «Α» Κλάσεως άπαιτήσεις δέν θά εφαρμόζονται εις τήν έξωτερικήν θύραν τών υπερκατασκευών και υπερστεγασμάτων.

Κανονισμός 24

Ανοίγματα εις τμήματα «Β» Κλάσεως

(α) Όπου τά τμήματα «Β» Κλάσεως διαπερνώνται διά τήν διόδον ηλεκτρικῶν καλωδίων, σωλήνων, ὀχτῶν, ἀγωγῶν κ.λπ., ἡ διά τήν τοποθετήσιν ἀκράτων ἐξαρτημάτων ἀερισμοῦ, ἐγκαταστάσεων φωτισμοῦ καί παρομοίων συσκευῶν, θά προβλεφῶνται διατάξεις ἐξασφαλίζουσαι ὅτι δέν θύνηται ἡ κατά τοῦ πυρός ἀντοχή.

(β) Θύρια και πλαίσια θυρών των τμημάτων «Β». Κλάσεις, ως και τα μέσα ασφαλείας αυτών, θά έχουν μέθοδον κλεισίματος, η οποία θά εξασφαλίξη άντοχήν κατά τοις πυρράς, καθ' όσον ταυτο είναι πρακτικών, ισοδύναμον προς τα τμήματα εξαρτάσει των άνοιγμάτων άερισμού, τα όποια δυνατόν θά έπρεπέναι εις τό κατάφορον τμήμα του τοιούτου θυρών. Όπου τοιούτον άνοιγμα εύρίσκεται επί της θύρας ή κάτωθεν αυτής, ή εις άλληλική καθαρά έπ'όφανετα οίωδηποτε τοιούτου άνοιγματος ή άνοιγμάτων δέν θά υπερεβαίνη τα 0,05 τετραγωνικά μέτρα (78 τετραγωνικούς δακτύλους). Όπου τοιοῦτον άνοιγμα κόπτεται επί της θύρας, θά ένοχούεται διά πλέγματος εξ άκατότου ύλικού. Αί θύρια θά είναι άκαυτοί.

(γ) Αἱ περί ἀντοχῆς «Β» Κλάσως ἀπαιτήσεις τῶν ἐξωτερικῶν ὀρίων πλοίου τινὸς δὲν θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰς ἐλλείψεις υποδιαίρεσεις, τὰ παρόδοντα καὶ τὰς παραπλώιδας. Ὅμοιος αἱ περί ἀντοχῆς «Β» Κλάσως ἀπαιτήσεις δὲν θὰ ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἐξωτερικὰς θύρας τῶν ὑπερκατασκευῶν καὶ ὑπεροτυνασιμῶν.

(δ) Όπου σύστημα αυτόματου ραντισμού, πληρούντος τās απαιτήσεις του Κανονισμού 12 του παρόντος Κεφαλαίου, είναι τοποθετημένον:

(ι) Ἀνοίγματα εἰς καταστρώματα μὴ δημιουργοῦντα βαθμίδας εἰς τὰς κυρίως κατακόρυφους ζώνας οὐδὲ ὀρίζοντα ὀριζοντίας τοιαύτας θὰ κλείουν κατὰ τρόπον λογικῶς στεγανόν. Τὰ τοιαῦτα καταστρώματα θὰ πληροῦν: αὐτὰ απαιτήσεις ἀντοχής «B» Κλάσεως καὶ ὅσον τοῦτο, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, εἶναι λογικόν καὶ πρακτικόν, καί

(ιι) *Ανοίγματα εις διαφωρίσματα διαδρόμων, εξ ύλιν «Β» Κλάσως κατεσκευασμένα, θα προστατευώνται συμφώνως προς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 25

Συστήματα, Αερισμοὺς

(α) Γενικώς, οι άνεμιστες θα είναι ούτω προς διατεθειμένοι ώστε οι κατ'αλήθινες εις διαφόρους χώρους ήνωγαι να κείνται εντός της κυρίας κατακορύφου ζώνης.

Τὰ περιφερόματα τῶν κλῆμας θά ἔχουν κατ' εἰσὸς ἀφαιρὰ ἐκτετακμένα μετὰ τὸν διαδρόμον καὶ ἐπιφάνειαν ἐπαρκῆ πρὸς ἀποφυγὴν συμφορήσεως, λαμβανόμενα ἢ π' ὅπιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων τὰ ὅποια θά ἤδυνον ἐν ἀντικύρῃ, ἢ χρησιμοποιοῦσιν αὐτάς. Καθ' ὅσον εἶνα πρακτικὸν, τὰ περιφερόματα τῶν κλῆμας θά ἔχουν κατ' εἰσὸς ἀφαιρὰ πρὸς θαλάσσιους, ἐγγύς τῆς ὁδοῦ, ἢ λοιποῦς κλειστοῦς χώρους περιέχοντας εὐφλεκτα, ἐνὸς τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐκταρῇ πυρκαϊά.

(γ) Οι όγκοι ανέλκυστρων θα είναι όπως ηνισχυμένοι ώστε να εμποδίζουν την διόδον καπνών και φλογών από ενδιάμεσων κατάρτημα εις ζτερον τοιούτων και θα διαθέτουν μέσα κλεισιματος τοιαυτα, ώστε να επιτρέπουν τόν εξαερχον ρευμάτων άερος και καπνών.

Κανονισμός 23

Ἄνοιγματα ἐκ τμήματα «Α» Κλάσεως

(α) "Όπου τὰ τμήματα Α" Κλάσεις διαπερνῶν διὰ τὴν διόδον ηλεκτρικῶν καλωδίων, σωλὴνων, ὀρεγῶν, ἀγωγῶν κ.λ.π., διὰ σταμίδας, ὑγὰ ἢ λοιπὰς κατασκευὰς. Θὰ προβλεπῶνται διατάξεις ἐξασφαλίζουσαι ὅτι δὲν θίγεται ἡ κατὰ τοῦ πυρὸς ἀντοχή, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

[illegible]

(γ) Εξαιρέσεις των στοιμίων κυττάρων εurytomicων μεταξύ χώρων φορτίου, ειδικής κατηγορίας, αποθηκευτικών και χώρων άποσκευών και μεταξύ τουτών χώρων και των κατασκευαστικών των έκτημερών εις τόν καιρόν, πάντα τα άνοήματα θα φέρουν μονήως προσημομένα μέσα κλεισμένα, τα όπλα θα είναι τουλάιστα τον τόσον άνθεκτικά του πυρός όσον και τα τμήματα, έφ' ών είναι τοποθετημένα.

(δ) Ἡ κατασκευή ἀπασῶν τῶν θυρῶν καὶ τῶν πλαισίων τῶν θυρῶν τῶν τημητῶν «Α». Κλάσεις, ὁμοῦ μετὰ τῶν μέσων ἀφωλεῖς αὐτῶν δταν κλείουν, θά ἐξαφαλίζη ἀντοχήν εἰς τό πῦρ δαί εἰς τήν διδοῦν καννοῦ καί φλογῶν, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἱσχυόμενα πρός ἐκείνην τῶν διαφραγμάτων, ἐπ' ὧν αἱ θύραι αὗται εἶναι προσηρμοσμένα. Τοιαῦτα θύραι καί πλαίσια θυρῶν θά κατασκευάζονται ἀπὸ ἐξ ὑψηλοῦς ἡ ἐτέρου ἱσοδυνάμου ὕλικου. Ὑδατοστεγεῖς θύραι δέν χρειάζεται νά φέρον μόνον.

(ε) Ἡ ἐκάστη θύρα θὰ δύναται ν' ἀνοίγῃ καί νά κλεινῇ ἐξ ἐκάστης πλευρᾶς τοῦ διαφράγματος ὑφ' ἑνὸς μόνον προσώπου.

(στ) Αἱ θύραι κυριακῆς τῶν διασπορευμάτων τῶν κυρίων κατακορύφων ζυνθέν και τῶν περιεργασμένων τῶν κλιμακίων πλὴν τῶν μηχανοκινήτων ὑδατοσπῶν θυρῶν καὶ ἀκροῦ μεν αὐτῆς εἶναι συνήθως κλειζόμεναι, ὅτι εἶναι ἀποκαλειόμενον τόπον ἱκανὸν καὶ κλεισθὶ μεν κλεισθὶ 3/4, μοιρῶν ἐκ τῆς ἀντίθεσης τοῦ ἀποστήματος πλεονός. Ἡ πύρριος κλεισίματος, ἂν εἶναι ἀνεγκλιον ὅτι ἐλέγξειται ὅτις καὶ ἀποστήματος ἐκδιδόνος εἰς τὸ προσηκόντων. Ὅταν αὖ θύραι ἀκροῦ ἀνθῶν αὖ ὅταν εἶναι συνήθως κλεισται καὶ δύνανται καὶ ἀπελευθερωμέναι ἀπὸ θύρας στρεφῶν ἐλέγχου, εἴτε κατ' ὁμολογίαν, κατὰς ἐπίσης καὶ μηχανοκινήματος ἀπὸ ὅσων κλήσιον τῆς θύρας.

Ὁ μηχανισμὸς ἀπελευθερώσεως θὰ εἶναι οὕτως διαμορφώσεως ὥστε νὰ δύναται ἡ θύρα νὰ κλείη ἀποτομήτως ἐν ἡ περιπτώσει τοῦ συστήματος ἐλέγχου ὁποσδήποτε βλάβης. Ἐν

(ζ) Όπου οι άγωγοι εξαγωγής εκ των περιοχών του μαγειρείου διέρχονται διά μέσου χώρων ένδαιτησως ή χώρων περιεχόντων εύφλεκτα ύλικά, θα κατασκευάζονται από τμήματα «Α» Κλάσεως. Έκαστος άγωγός εξαγωγής θα έφοδιάζεται διά :

- (i) Λιποπαγίδος, δυνάμενης να άραφρήται εύκόλως προς καθαρισμόν.
- (ii) Φράκτου πυρός, τοποθετούμενου εις τὸ κατώτερον άκρον τοῦ άγωγού.
- (iii) Διατάξεων διακοπής τοῦ άνεμιστήρος εξαγωγής, χειριζομένων εκ σημείου εκτός τοῦ μαγειρείου, και
- (iv) Μονίμων μέσων κατασβεσως τοῦ πυρός, κειμένων έντός τοῦ άγωγού.

(η) Μέτρα, κατά τὸ δυνατόν πρακτικά, θά λαμβάνωνται σχετικῶς μέ τους έκτός τῶν χώρων μηχανῶν κειμένους σταθμούς έλέγχου πρὸς τὸν σκοπὸν διασφάλισης τῆς διατήρησης τοῦ άερισμοῦ, τῆς δραστότητος και τῆς ἀπάλλξης ἀπὸ καπνός, οὗτως ὥστε ἐν περιπτώσει πυρκαϊῆς νά δύνανται νά έλέγωνται τὰ έντός τούτων μηχανήματα καί εξοπλισμοί και νά συνεζήκουν νά λειτουργοῦν ἀποδοτικῶς. Θά προβλεπώνται ἐναλλακτικά και κεχωρισμένα μέσα ἀποτροφοδοτήσεως. Εισαγωγή αέρος τῶν δύο πηγῶν τροφοδοτήσεως θά εἶναι ὅπως διατεθειμένα ὥστε νά περιορίζεται εἰς τὸ ελάχιστον ὁ κίνδυνος εκ τῆς παύσεως διοχετεύσεως καπνοῦ ἐξ άμφοτέρων τῶν εισαγωγῶν. Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δέν χρειάζεται αἱ τοιαῦται ἀπαιτήσεις νά ἀρμολογῶνται ἐπὶ σταθμῶν έλέγχου τοποθετημένων ἐπὶ και ἐχόντων έξοδον πρὸς άνοικτὸν κατάστημα ή ὅπου διατάξεις τοπικοῦ κλεισίματος θά ἀδωροδόντο ἐκ ἴσου έκπρελς.

(θ) Ἀγωγοὶ προβλεπόμενοι διά τὸν άερισμὸν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α δέν θά διέρχωνται, γενικῶς, διά μέσου χώρων ένδαιτησως και ύπηρετικῶν ή σταθμῶν έλέγχου, εξαίρεσις τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἡ Ἀρχὴ δύνανται νά ἐπιτρέψῃ ἀπάλλξιν ἀπὸ τῆν, ἐν λόγω, ἀπαιτήσιν, προϋποθετημένων ὅτι :

- (i) Οἱ άγωγοὶ θά εἶναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος και θά ἔχουν μόνωσιν τῆς τάξεως Α-60, ή
- (ii) Οἱ άγωγοὶ θά εἶναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος και έφοδιασμένοι με αὐτόματον φράκτιν πυρός πλησίον τοῦ διατερουμένου διαφράγματος και θά ἔχουν μόνωσιν τῆς τάξεως τῶν Α-60 ἀπὸ τῶν χώρων τῶν μηχανῶν μέχρι σημείου ἀπέχοντος πέραν τοῦ φράκτου πυρός τοῦλάχιστον 5 μέτρου (16 πόδας).

(i) Ἀγωγοὶ προβλεπόμενοι διά τὸν άερισμὸν χώρων ένδαιτησως και ύπηρετικῶν ή σταθμῶν έλέγχου δέν θά διέρχωνται γενικῶς διά μέσον χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α, πλην τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἡ Ἀρχὴ θά δύνανται νά ἐπιτρέψῃ ἀπάλλξιν ἀπὸ τῆν, ἐν λόγω, ἀπαιτήσιν, προϋποθετημένου ὅτι οἱ άγωγοὶ εἶναι κατασκευασμένοι εκ χάλυβος και αὐτόματοι φράκται πυρός εἶναι τοποθετημένοι πλησίον τῶν διατερουμένων διαφραγμάτων.

Κανονισμός 26

Παράθροα και Παραφωτισίδες

(α) Ἀπαντα τὰ παράθροα και αἱ παραφωτισίδες ἐπὶ διαφραγματῶν μηχανῶν έντός τῶν χώρων ένδαιτησως και τῶν ύπηρετικῶν τοιούτων ὡς και έντός τῶν σταθμῶν έλέγχου εξαίρεσις ἐκείνων ἐφ' ὧν εφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 23 (η) και 24 (γ) τοῦ παρόντος. Κεφαλαίου, θά εἶναι οὕτως ὡς κατεσκευασμένα ὥστε νά διατηροῦν τὴν ἀπαιτήσιν ἀντοχής κατὰ τὸ πυρὸς τοῦ τύπου τοῦ διαφράγματος ἐφ' ὃ εἶναι τοποθετημένα.

(β) Ἀνεξάρτητως τῶν ἀπαιτήσεων τῶν πινάκων τοῦ Κανονισμοῦ 20 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου :

- (i) Ἀπαντα τὰ παράθροα και αἱ παραφωτισίδες ἐπὶ διαφραγματῶν διαχωρίζοντων χώρους ένδαιτησως, ύπηρετικῶς και σταθμῶς έλέγχου ἀπὸ τὸ ὑπαίθριον ή κατασκευάζονται με ελαστικὸν εκ χάλυβος ή έτέρου καταλλήλου ύλικοῦ. Ἡ

(β) Όπου τὰ συστήματα άερισμοῦ διατεροῦν καταστήματα, θά λαμβάνωνται προφυλάξεις, ἐπὶ πλέον τῶν ἀφορῶν εἰς τὴν ἀντοχὴν κατὰ τὸ πυρὸς τοῦ κατασβεσματος τῆν ἀπαιτούμενην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, πρὸς τὸν σκοπὸν μείωσεως τῆς πιθανότητος διόδου καπνοῦ και θερμῶν αέριων εκ τοῦ χώρου ένδιαμέσου τινος καταστήματος εἰς ἔτερον μέσω τοῦ συστήματος. Ἐπὶ πλέον τῶν κερὶ μιν ὁρισμῶν ἀπαιτήσεων τῶν συμπεριλαμβανομένων εἰς τὸν παρόντα Κανονισμὸν οἱ κατακόρυφοι άγωγοὶ θά μονοδυναί, ἂν εἶναι ἀνεκταίον, δὲ ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν ἀντιστοιχῶν πινάκων τοῦ Κανονισμοῦ 20 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Αἱ κύριαί εισοδοὶ και έξοδοὶ ὅλων τῶν συστημάτων άερισμοῦ θά δύνανται νά κλείουν εκ σημείου κειμένου εκτός τοῦ άερίζομένου χώρου.

(δ) Ἐξαιρεσει τῶν χώρων φορτίου, οἱ άγωγοὶ άερισμοῦ θά κατασκευάζονται εκ τῶν κάτωθι ύλικῶν :

(i) Ἀγωγοὶ έχοντες διατομὴν ὀχι μικροτέραν τῶν 750 τετραγωνικῶν έκτοστομέτρων (116 τετραγωνικῶν δακτύλων) δὲ και άπαντες οἱ κατακόρυφοι άγωγοὶ οἱ έξυπηρετοῦντες ελεσινες τοῦ ένός μεταξὺ καταστημάτων χώρους, θά κατασκευάζονται εκ χάλυβος ή έτέρου ἰσοδυνάμου ύλικοῦ.

(ii) Ἀγωγοὶ έχοντες διατομὴν μικροτέραν τῶν 750 τετραγωνικῶν έκτοστομέτρων (116 τετραγωνικῶν δακτύλων) θά κατασκευάζονται ἐξ αὐτῶντων ύλικῶν. Όπου τοιοῦτοι άγωγοὶ διατεροῦν τμήματα «Α» ή «Β» Κλάσεως, ἰδιαίτερα προσοχὴ θ' ἀπαιτῆται πρὸς εξασφάλισιν τῆς κατὰ τὸ πυρὸς ἀντοχής τοῦ τμήματος.

(iii) Βροχέα τμήματα άγωγῶ, μὴ υπερβαίνοντα γενικῶς πὰ 200 τετραγωνικά έκτοστομέτρα (31 τετραγωνικοὺς δακτύλους) εἰς διατομὴν μὴδὲ πὰ 2 μέτρα (79 δακτύλους) εἰς μήκος, δέν χρειάζεται νά εἶναι άπαντα, προϋποθετημένης τῆς ἀρμολογῆς ἀπάντων τῶν κάτωθι ὁρων :

- (1) Ὁ άγωγός θά εἶναι κατασκευασμένος ἐξ ύλικοῦ περιωρισμένου κινδύνου πυρκαϊῆς, ἱκανοποιούντος τὴν Ἀρχήν.
- (2) Ὁ άγωγός θά χρησιμοποιηται μόνον εἰς τὸ τελικὸν σημείον τοῦ συστήματος άερισμοῦ, και
- (3) Ὁ άγωγός δέν θά εἶναι τοποθετημένος πλησιέστερον τῶν 60 έκτοστομέτρων (24 δακτύλων), μετρούμενων κατὰ τὸ μήκος του, ἀπὸ διατέραςιν τινὰ τῶν τμημάτων «Α» ή «Β» Κλάσεως, περιλαμβανομένων τῶν συνεζῶν ὁροφῶν «Β» Κλάσεως.

(ε) Όπου χώρος περιεφραγμένης κλίμακος άερίζεται, ὁ άγωγός ή οἱ άγωγοὶ (ἐάν ὑπάρχουν) θά καταλήγουν εἰς τὸν χώρον τοῦτον ἀπὸ τὸ διαμέρισμα τοῦ άνεμιστήρος ἀνεξάρτητως ἄλλων άγωγῶν τοῦ συστήματος άερισμοῦ και δέν θά έξυπηρετοῦν ἄλλον τινὰ χώρον.

(στ) Ἀπας ὁ τεχνιτὸς άερισμῶς, πλην τοῦ άερισμοῦ τῶν χώρων μηχανῶν και φορτίου και παντός ἐναλλακτικοῦ συστήματος ὀπερ δυνατόν ν' ἀπαιτῆται συμφωνίας πρὸς τὴν παρὰρροφον (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θά εξολλάζεται διά διατάξεων έλέγχου, οὗτως ὡς διανεμημένων ὥστε νά δύνανται άπαντες οἱ άνεμιστήρες νά σπαιματοῦν ἐξ ολασδήποτε εκ δύο κεχωρισμένων θέσεων, αἱ ὁποῖαι θά τοποθετοῦνται τόσον μακρὰν ἀλλήλων ὥσον εἶναι πρακτικόν. Διατάξεις έλέγχου προβλεπόμεναι διά τῶν τεχνιτῶν άερισμῶν, τὸν έξυπηρετοῦντα τοὺς χώρους μηχανῶν θά διανεμῶνται ἐκίσης οὗτως, ὥστε νά εἶναι δυνατός ὁ χειρισμὸς τῶν εκ δύο θέσεων, μετὰ τῶν ὁποίων θά κείται έκτός τῶν χώρων τούτων. Ἀνεμιστήρες έξυπηρετοῦντες τὰ τεχνιτὰ συστήματα άερισμοῦ τῶν χώρων φορτίου θά δύνανται νά σπαιματοῦν ἐξ ἀσφαλούς θέσεως κειμένης εκτός τῶν χώρων τούτων.

ένδειξη, υπηρξάντων και σταθμών έλεγχου, θα είναι έξ έγκειμένων ύλικού, το όποιον δέν θ' άναπλέγεται εύκόλως ούδέ θα προκληή κινδύνους τοξικότητας ή έκρηξης ες άνωμαλίας θερμότητας.

(θ) Κώλοδοι άρρίστην θα κατασκευάζονται έξ άκαύστην ύλικών και, θα έχουν στερεάς ελευράς και πυθμένας.

Κανονισμός 28

Διάφορα θέματα

Απαιτήσεις άφαιρούμενες ες όλα τα Μέλη του Πόλου

(α) Σαλίνες διαπερνάτες τμήματα «Α» ή «Β» Κλάσεως θα είναι έξ έγκειμένων υπό της Άρχης ύλικού, της τελευταίας λαμβανούσης υπ' όψιν την θερμότητα ες την όποιαν άπαιτείται ν' άναβάνται τα τωιαία τμήματα. Σαλίνες διαπερνάτες περρέλαιον ή εύλεκτα ύγρά θα είναι έξ έγκειμένων υπό της Άρχης ύλικού, της τελευταίας λαμβανούσης υπ' όψιν τους κινδύνους πυρκαϊάς. Υλικά εύκόλως προσβαλόμενα υπό της θερμότητας, δέν θα χρησιμοποιούνται δι' έξαρτημάτων το στέρεος εδδαίου, έκκενέσεις θυμαίνης και λοιπές έξαρτησες καυμένες κληρίον της Ιούλου γραμμής και όπου τυχόν άναπάρκεια το ύλικού έν περιτάσσεται πυρκαϊάς θα άνημιούργη κινδύνων καταβύσσας.

Απαιτήσεις έφαρμοζόμενες εις χώρους Ένδειξης, Ένδειχτικούς, Σταθμούς Έλέγχου, Διαδρόμους και Κλίμακας

(β) (i) Διάκενα δημιουργούμενα άπασθεν έκστρόβων, τμημάτων ή έκκενέσεων θα διαπερνάται καταβύσσας διά κλάδας άφαιρούμενων διαχωρισμάτων άμρος άπαζόντων έλλήλων ούχι πλέον των 14 μέτρων (46 ποδών).

(ii) Κατά την κατακόρυφον διάσθινον οι τοιοδοί χώροι, περιλαμβανόντες τους όπισθεν των έκκενέσεων των κλίμακων, όχητων κ.λπ. εδριοκομμένους θα κλείουν ες έκαστον κατάστραμα.

(γ) Η κατασκευή των όρφων και διαφραγμάτων θα είναι τοιαύτη όσα, χωρίς νά έκρηξάνται ή άκοτελεσματούχης της άποστασίας κατά το πυρός, θα καθίσταται δύνατον ες τας περιβάλλας πυρκαϊάς ν' άνακαλύπτουν πάντα κινδύνους προερχόμενων άπό κεκρυμμένων και άποστούτων θέσεων, έκτός δέν, κατά την κρίσιν της Άρχης, δέν ύπάρχη κινδύνος έκρήξης πυρκαϊάς ες τας θέσεις τούτας.

Κανονισμός 29

Ατόματον Σύστημα Ραντισμοδ και Σύστημα Άναγγέλλας και Άνιχνέσεως πυρκαϊάς ή Ατόματον Σύστημα Άναγγέλλας και Άνιχνέσεως πυρκαϊάς

Έπί ολούδικοι κλάδοι επί το όλοου το παρών Μέρος άφαιρούμενα θα έγκειστανται, έντός έκαστης κατηγορίας ζήτησης, ες κατακόρυφον, ες όριζόντιον, ες δίλους τους χώρους ένδειξης και ύπηρετικούς και, όπου θεωρείται άναγκαίτην υπό της Άρχης, ες σταθμούς έλέγχου, άφαιρούμενων των χώρων όστινες δέν παρουσιάζουν ούδαμή κινδύνων πυρκαϊάς (όσας χώροι κανός χώροι ύπαινης κ.λπ.), έκάτερον των κατάθε συστημάτων :

(i) Έν ατόματον σύστημα ραντισμοδ, άναγγέλλας και άνιχνέσεως πυρκαϊάς, έγκειμένου τύπου, κληρίον τους όρους τοδ Κανονισμοδ 12 τοδ παρόντος Κεφαλαίου, όσως έγκατεστημένων και έχον τοιαύτην διάταξιν όσα νά παρέχη προστασίαν ες τοιούτους χώρους, ή

(ii) Έν ατόματον σύστημα άναγγέλλας και άνιχνέσεως πυρκαϊάς, έγκειμένου τύπου, κληρίον τους όρους τοδ Κανονισμοδ 13 τοδ παρόντος Κεφαλαίου όσως έγκατεστημένου και έχον τοιαύτην διάταξιν όσα νά άνιχνεύη την ύπαρξιν πυρκαϊάς ες τοιούτους χώρους.

όσος θα συγκερτήται διά στυλινής άρμολάσεως.

(ii) Ίδιαιτέρα προσοχή θ' άκοδίδεται ες την κατά το πυρός άνογχήν παραδύρων άντικρυζόντων άνοικτους ή κλειστους χώρους έπιβύσεως επί των στυλίων λήβων και σχεδίων ός και παραδύρων τοποθετημένων κάτωθεν τοιούτων χώρων κατά τοιοδόν τρόπον όσα ή κατασκευή των διαρκούσης πυρκαϊάς νά ήδύνατο νά έμφοδίση την καθεύρεσιν ή την έπιβύσιν επί των στυλίων λήβων ή σχεδίων.

Κανονισμός 27

Περιορισμός Εύφλέκτων Υλικών

(α) Πλήν των χώρων φορτίου, των διαμερισμάτων ταχυδρομείου, των διαμερισμάτων άποσκευών ή των ψυκτικών θαλάμων των ύπηρετικών χώρων, άπασαι αι έκκενέσεις, τα στυρίγματα, αι όροφαί και μόνετες θα είναι έξ άκαύστην ύλικών. Τμήματα διαφραγμάτων ή καταστώματα χρησιμοποιούμενα πρός ύποδιάρειν χώρου τινός πρός χρήσιν ή διά λόγους καλλιεργητικούς, θα είναι έπίσης έξ άκαύστην ύλικών.

(β) Φράγματα άγώνων και συγκολλητικά ούσια χρησιμοποιούμενοι έν συνδυασμώ με μόνετες, ός και μόνετες των σαλίνων συστημάτων ψύσεως δέν άπαιτείται νά είναι άκαύστα, θα ύπάρχουν όμως ες την έξίστην πρακτικώς δύνατην ποσότητα, αι δέ έκκενέμενα των έπιφανείων θα έχον ύπόστασιν άντιστάσεως ες την έξέλευσιν των φλογών, ικανοποιούσας την Άρχην.

(γ) Διαφράγματα, έκκενέσεις και όροφαί κείμενα ες δίλους τους χώρους ένδειξης και τους ύπηρετικούς τοιούτους δύναται νά καλύπτονται διά κυσίμου έκστρώσεως, υπό την προϋπόθεσιν ότι αύτη δέν θα ύπερβαίη τά 2 χιλιοστόμετρα (έν δέκατονον τοδ δακτύλου) έντός ολούδικοις τών, ός άνω, χώρων κλην των διαδρόμων, των περιφραγμάτων των κλίμακων και των σταθμών έλέγχου, όπου δέν θα ύπερβαίη τά 1,5 χιλιοστόμετρα (έν δέκατον έβδομον τοδ δακτύλου).

(δ) Ό συνολικός όγκος των κυσίμων έπιβύσεων, σκαλισμάτων, διακοσμύσεων και έκστρώσεων ες ολούδικοις χώρον ένδειξης ή ύπηρετικών τοιούτων δέν θα ύπερβαίη όγκον Ισοδύναμον πρός κλάκα έκστρώσεως 2,5 χιλιοστομέτρων (έν δέκατον τοδ δακτύλου) επί της συνδεδεμένης έπιφανείας των διαφραγμάτων και όροφών. Προκειμένου περί κλοιών έκκενέσεων διά συστημάτων ατομάτου ραντισμοδ κληρίοντος τας άπαιτήσεις τοδ Κανονισμοδ 12 τοδ παρόντος Κεφαλαίου, ό, ός άνω, όγκος δύναται νά περιλάβη καύσιμα τινά ύλικά χρησιμοποιούμενα πρός κατασκευή των τμημάτων «Γ» Κλάσεως.

(ε) Άπασαι αι έκκενέμενα ή έκπείνεται έντός των διαδρόμων και των περιφραγμάτων των κλίμακων ός και έκπείνεται άποκεκρυμμένων ή άποστούτων χώρων ύπηρετικών ή έχον χαρακτηριστικά χαμηλής έκκενέσεως της φλογός.

(στ) Αι έκκενέσεις έντός των δώδων και των περιφραγμάτων των κλίμακων θα περιορίζονται ες το έλάχιστον.

(ζ) Χρώματα, βερνίκια και λοιπά τελικά έπιχρίσματα χρησιμοποιούμενα επί έκκενέμενων έσωτερικών έπιφανείων δέν θα είναι, κατά την κρίσιν της Άρχης, φύσεως άνωμαλιν ή προκαλλήση κινδύνων πυρκαϊάς, ούδέ θα δύναται νά παρέχουν περίσσειαν ποσότητας καπνοδ ή έτερα τοξικά συστατικά.

(η) Πρωτεύουσαι έκστρώσεις καταστροφάμενων, δέν όρίστανται, έντός των χώρων

(δ) *Περικαίαι και Έντοπισμός*

(i) Αποδοτική υπηρεσία περικολίας θα διατηρήται διά τούς ειδικής κατηγορίας χώρους. Είς οίονδήποτε τοιοῦτον χώρον εἰς τόν ὁποῖον ἡ περικολία δέν διατηρεῖται διά συνεχούς φυλακῆς πυρκαϊᾶς καθ' ὅλας τὰς ὥρας, διαρκούντος τοῦ ταξιδίου, θα προβλέπεται εἰς αὐτόν τόν χώρον ἐν αὐτομάτῳ σύστημᾳ ἐντοπισμοῦ, ἐγκριμένου τύπου.

(ii) Χειρακίνητοι ἀναγγελτήρες πυρκαϊᾶς θά προβλέπωνται ἀπαραίτητως καθ' ὅλην τήν ἐκτασιν τῶν ἐιδικῆς κατηγορίας χώρων καί εἰς θά τοποθετήται κλησίον ἐκάστης ἐξόδου ἐκ τοιούτων χώρων.

(ε) *Ἐφόδια κατασβεστικῆς πυρκαϊᾶς*

Εἰς ἕκαστον ἐιδικῆς κατηγορίας χώρον θά προβλέπωνται:

(i) Ἀριθμός λήψων πυρκαϊᾶς μετά ἀδελφάντων σωλήνων καί ἀεροσπληνίων δύο θέσεων, ἐγκριμένου τύπου, τοιοῦτοῦ ὥστε διατηρημένον ὅστε δύο τοιάζοντες προβολοὶ ὕδατος, ἐκαστῇ ἐξ ἑνὸς ἀελοῦ παμπού εὐκαίμῃ σωλήνος, μὴ προσεγγισμένον ἐκ τῆς ἀπὸ τῆς λήψας πυρκαϊᾶς, νά δύνανται νά φθάσουν εἰς οἰονδήποτε μέρος τοιοῦτου χώρου.

(ii) Τρεῖς τοιάζοντες συσκευαί παρσπινῆς ὁμίλης ὕδατος (water fog applicators).

(iii) Μία φορητὴ συσκευὴ παρσπινῆς ὕδατος κληροδοτὰς ἀπαιτήσεως τοῦ Κανονισμοῦ 7(δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, προβλεπομένου ὅτι τοιάζοντες δύο τοιαῦται συσκευαί διατίθενται ἐν τῷ πλοίῳ πρὸς χρῆσιν εἰς τοιοῦτους χώρους, καί

(iv) Ἀριθμός φορητῶν πυρσβεστήρων, ἐγκριμένου τύπου, κρινόμενος ὡς ἐπαρκὴς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(στ) *Σύστημα ἀερισμοῦ*

(i) Οἱ ἐιδικῆς κατηγορίας χώροι θά ἐφοδιάζονται δι' ἑνὸς ἀποτελεσματικῆς δυνάμεως συστήματος ἀερισμοῦ ἱκανοῦ νά παρέχῃ τοιάζοντων 10 ἀλλαγὰς ἀέρος ὥριαιως. Τό διά τοιούτους χώρους σύστημα θά διαχωρίζεται τελείως ἐξ ἄλλων συστημάτων ἀερισμοῦ καί θά εὐρίσκειται συνεχῶς ἐν λειτουργίᾳ ὅτε ὁ χώρος θά εὐρίσκειται ἐντός τοιούτων χώρων. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἀπαίτησιν ἡδυνήμενον ἀριθμόν ἀλλαγῶν ἀέρος ὅτε ὁ χώρος θά εὐρίσκειται ἐντός τοιούτων χώρων.

(ii) Ὁ ἀερισμός θά εἶναι τοιοῦτος ὥστε νά ἐμποδίζῃ τήν δημιουργίαν στρωμάτων ἀέρος καί ἀεροθυλάκων.

(iii) Θά προβλέπωνται μέσα διά νά ἐπισημαίνον ἐπὶ τῆς γεωγραφίας οἰκονομικῆς ἀκώλειαν ἢ μείωσιν τῆς ἀπαιτουμένης ἱκανότητος ἀερισμοῦ

Πρόσθετοι διατάξεις ἐφαρμοστέαι μόνον εἰς ἐιδικῆς κατηγορίας χώρους ὑπὲρ τῶν καταστροφώματος στεγανῶν

(ζ) *Εἰδίαι (μυούμεν)*

Ἐν ὧν τῆς σοβαρῆς ἀσφαλείας εὐστάθειας ἦτις δύναται νά προκύψῃ συνεπείᾳ μεγάλων ποσοτήτων ὕδατος συσσωρευμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἢ τῶν καταστροφώτων ὡς συνέπεια τῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ σταθερὸν πίεσιν, εἰδίαι θά τοποθετοῦνται κατὰ τρόπον διασφαλίζοντα ὅτι τὸ τοιοῦτον ὕδωρ θά ἐκβάλλεται ἀπ' εἰδείας τοῦ πλοίου ταχέως.

Κανονισμός 30

Προστασία Χώρων Εἰδικῆς Κατηγορίας

Διατάξεις ἐφαρμοστέαι εἰς ἐιδικῆς κατηγορίας χώρους κειμένων ἀνωθεν ἢ κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(α) *Γενικά*

(i) Ἡ βασικὴ ἀρχὴ ἡ ὁποία διέπει τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἶναι ὅτι ἰσοδύναμος προστασία πρέπει νά παρέχεται εἰς τοιούτους χώρους, βασιζομένη ἐπὶ μίᾳ διατάξει ὁριζόντιων ζωνῶν καί τὸν ἐφοδιασμόν δι' ἑνὸς ἀποσταλματικοῦ μονήμου συστήματος κατασβεστικῆς πυρκαϊᾶς, δεδομένου ὅτι ἡ συνθήκη διὰ καταστροφῶν ζωνῶν ὑποδιαιρέσεως πᾶσαν νά μὴ εἶναι πρακτικὴ εἰς ἐιδικῆς κατηγορίας χώρους. Ὑπ' αὐτὴν τὴν ἐννοίαν μία ὁρίζοντος ζώνη, πρὸς ἐκκλίσειν τῶν σκοπῶν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δυνατόν νά περιλαμβάνῃ ἐιδικῆς κατηγορίας χώρους εἰς ἐκείνην τὴν ἐννοίαν τοῦ ἐνὸς καταστροφώματος, προβλεπομένου ὅτι τὸ μέγιστον ὕψος τῆς ζώνης δέν θά ὑπερβαίῃ τὰ 10 μέτρα (33 πόδας).

(ii) Ἀποσπαι ἀπαιτήσεις αἱ τεθεῖσαι εἰς τοὺς Κανονισμούς 23 καί 25 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ἀκεραιότητος τῶν καταστροφῶν ζωνῶν, θά ἐφαρμόζονται ὁμοίως διὰ τὰ καταστροφώματα καί τὰ διαφράγματα τὰ σχηματίζοντα τὰ ὁριακά χωρίσματα τὰ διαχωρίζοντα τὰς ὁριζοντίους ζώνας, τῆς μεταξὺ τῶν καί ἐκ τοῦ ὑπολοίπου πλοίου.

(β) *Κατασκευαστικὴ προστασία*

(i) Τὰ ὁριακά διαφράγματα τῶν ἐιδικῆς κατηγορίας χώρων θά ἀκοινωνοῦνται ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τῶν χώρους τῆς κατηγορίας II τοῦ πίνακος I τοῦ Κανονισμοῦ 20 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καί τὰ ὁρίζοντα ὁριακά χωρίσματα ὡς ἀπαιτεῖται διὰ τῶν χώρους τῆς κατηγορίας II τοῦ πίνακος 3 τοῦ Κανονισμοῦ ἐκείνου.

(ii) Ἐνδείκναι θά προβλέπωνται ἐπὶ τῆς Γεωγραφίας Κυβερνήσεως, οἱ ὁποῖοι θά δεικνύουν πότε θύρα τις πυρκαϊᾶς, ὀδηγοῦσα πρὸς ἡ ἀπὸ χώρους ἐιδικῆς κατηγορίας, εἶναι κλειστή.

(γ) *Μέγιστον ἐλάχιστον κατασβεστικῆς πυρκαϊᾶς*

Ἐκαστος χώρος ἐιδικῆς κατηγορίας θά εἶναι ἐφοδιασμένος δι' ἑνὸς ἐγκριμένου μονήμου συστήματος ραντίσεως ὕδατος ὑπὸ πίεσιν, διὰ χειρακίνητον λειτουργίαν, τὸ ὁποῖον θά προστατῇ ἀπαντὰ τὰ τμήματα οὐλοῦντος καταστροφώματος καί ἐκείνου ὀδηγίαν, ἐν ὁποίᾳ εἰς τοιοῦτον χώρον, προβλεπομένου ὅτι ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν οὐλοῦντος ἑτέρου μονήμου συστήματος κατασβεστικῆς πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον ἔχει ἀποδείξηθαι διὰ δοκιμῆς πλήρους κλίμακος ὑπὸ συνθήκας προσομοιωμένης εἰς πυρκαϊᾶν ῥέοντος πετρελαίου εἰς ἑνὴν ἐιδικῆς κατηγορίας χώρον, ὅτι δέν εἶναι ἀλληγορὸν ἀποσταλματικὸν εἰς τὸ νά ἐλέγξῃ πυρκαϊᾶς πᾶσαν νά ἐπισυμβῶν εἰς τοιοῦτον χώρον.

* Γίνεται μνεία τῆς συστάσεως ἦτις ἐκτελεσθῇ ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ διὰ τῆς Ἀποφάσεως Α 124(V) ἐπὶ τῶν ῥαυτῶν συστημάτων κατασβεστικῆς πυρκαϊᾶς διὰ τῶν Χώρων Εἰδικῆς Κατηγορίας.

(η) Προφυλάξεις κατά της αναφλέξεως εύφλεκτων αναθυμιάσεων

- (ι) Ἐξαρτισμός ὁ ὁποῖος δύναται νὰ ἀποτελέσῃ πηγὴν ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀναθυμιάσεων καὶ ἰδιαίτερος ἠλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμός, θὰ ἐγκαθίσταται τοῦλάχιστον 45 ἐκατοστόμετρα (18 δακτύλιους) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος, προβλεπομένου διὰ τῆς ὁσων ἢ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει, ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τοιοῦτου ἠλεκτρικοῦ καὶ καλωδιακοῦ ἐξοπλισμοῦ, κἀτωθεν τοῦ ὧς ἀνω ὄψεως, εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀσφαλῆ λειτουργίαν τοῦ πλοίου, ὁ τοιοῦτος ἠλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμὸς θὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μείγματος εὐφλέκτου ὑγροῦ καὶ αἰέρος. Ἡλεκτρικὸς ἐξαρτισμὸς ἐγκατεστημένος πλεον τῶν 45 ἐκατοστωμέτρων (18 δακτύλων) ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος θὰ εἶναι τύπου τῶσον κλειστοῦ καὶ προστατευομένου ὥστε νὰ προλαμβάνεται ἡ διαφυγὴ σπινθήρων. Ἡ μνεία ἐνὸς ἐπιπέδου τῶν 45 ἐκατοστωμέτρων (18 δακτύλων), ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος, ἐρμηνεύεται ὡς ἀφορῶσα ἑκαστον κατὰ τρωμα ἐπὶ τοῦ ὁποίου μεταφέρονται ὀχήματα καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποίου εἶναι δυνατόν νὰ ἀναμίνεται συσσωρεύσεις εὐφλέκτων ἀναθυμιάσεων.

- (ιι) Ἡλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμὸς, ἐφ' ὅσον ἐγκαθίσταται εἰς ἀγωγὸν ἐξαγωγῆς αἰρισμοῦ, θὰ εἶναι, ἐνὸς τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εὐφλέκτου ὑγροῦ καὶ αἰέρος, καὶ ἡ ἐξόδος παντὸς ἀγωγοῦ ἐξαγωγῆς θὰ τοποθετῆται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, λαμβανομένων ὅπ' ὄψιν καὶ ἐτέρων πηγῶν ἀναφλέξεως.

Πρόσθετοι διατάξεις ἐφαρμοστέαι μόνον εἰς εἰδικῆς κατηγορίας χώρους, κἀτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν

(θ) Ἀντάσεις ὑποστυλμάτων καὶ ἀποχέυσεις ὕδατος

Ἐν ὧν τῆς σοβαρὸς ἀπαιτίας εὐσταθείας ἦτις δύναται νὰ προκληθῇ συνεπείᾳ συσσωρεύσεως μετὰ πλεον ποσότητων ὕδατος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἢ ἐπὶ τοῦ πυθμένος τοῦ κύτους προερχομένων ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ μόνιμου συστήματος ραντίσεως ὕδατος ὡς πλεον, ἢ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἀπειρήσῃ τὸν ἐφοδιασμὸν διὰ μέσων ἀντλήσεως καὶ ἀποχέυσεως ὕδατος, πλεον τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 18 τοῦ Κεφαλαίου II-1 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(ι) Προφυλάξεις ἐναντίον ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀναθυμιάσεων

- (ι) Ἐάν ὑπάρχῃ ἠλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμὸς, οὗτος θὰ εἶναι ἐνὸς τύπου καταλλήλου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εὐφλέκτου ὑγροῦ καὶ αἰέρος. Ἐτερος ἐξοπλισμὸς ὅστις δύναται νὰ ἀποτελέσῃ πηγὴν ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀναθυμιάσεων δὲν θὰ ἐπιτρέπεται.
- (ιι) Ἡλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμὸς, ἐάν ἐγκαθίσταται εἰς ἀγωγὸν ἐξαγωγῆς αἰρισμοῦ, θὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εὐφλέκτου ὑγροῦ καὶ αἰέρος καὶ ἡ ἐξόδος ἐξ οὐδὲ ποτε ἀγωγοῦ ἐξαγωγῆς θὰ τοποθετῆται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, λαμβανομένων ὅπ' ὄψιν καὶ ἄλλων δυνατῶν πηγῶν ἀναφλέξεως.

Κανονισμὸς 31

Προστασία Χώρων Φορτίου ἐκτός τῶν Εἰδικῆς Κατηγορίας Χώρων προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν ὀχημάτων μετὰ κινητήρος ἐχόντων εἰς τὰς δεξιὰς μετὰ τὴν Κεφαλαίου II-1 τῆς παρούσης Συμβάσεως

Εἰς οὐδὲ ποτε χώρον φορτίου (ἐκτός τῶν εἰδικῆς κατηγορίας χώρων) περιέχοντα

ὀχήματα μετὰ κινητήρος, ἔχοντα εἰς τὰς δεξιὰς μετὰ τὴν Κεφαλαίου II-1 τῆς παρούσης Συμβάσεως

(α) Ἀντλήσεις πυρκαϊῆς

Θὰ προβλέπεται ἐν ἐγκεκριμένον σύστημα ἀντιχενύσεως καὶ ἀναγγελίας πυρκαϊῆς.

(β) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊῆς

- (ι) Θὰ ἐγκαθίσταται ἐν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊῆς δι' αἰερίου, τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι σύμφωνον μετὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐκτός ἐάν σύστημα διοξειδίου τοῦ ἀνθρακὸς εἶναι τοποθετημένον, ὁποῖα ἡ διατάξεις ποσότητος αἰερίου θὰ εἶναι τοῦλάχιστον ἐπαρκῆς νὰ δίδῃ ἐλάχιστον ὀγκον ἐλευθέρου αἰερίου ἴσον πρὸς τὰ 45 τοῖς ἐκατόν τοῦ δακτύλου τοῦ μεγαλυτέρου ἐκ τῶν χώρων φορτίου τοῦ δυναμένου νὰ ἀπομονωθῇ διὰ κλεισμάτων καὶ αἰ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαύται ὥστε νὰ ἐξασφαλίζονται οἱ ἀπαιτήσεις εἰσαγωγῆς καὶ ἀποτελεσματικῶς ἐντὸς τοῦ χώρου. Οὐλομένης ἑαρον μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊῆς δι' αἰερίου ἢ αἰερίου ὁλοκληρῶς ἐκτενέσεως δύναται νὰ ἐγκαθίσταται ἐφ' ὅσον τοῦτο θὰ δίδῃ ἰσοδύναμον προστασίαν.

- (ιι) Εἰς ἑκαστον τοιοῦτον χώρον θὰ προβλέπεται, πρὸς χρῆσιν, ἀριθμὸς φορητῶν πυροσβεστήρων, ἐγκεκριμένου τύπου, κρινόμενος ὡς ἐπαρκῆς ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Σύστημα ἀερισμοῦ

- (ι) Εἰς ἕναν ἑκαστον τῶν τοιοῦτων χώρων θὰ προβλέπεται ἐν ἀποτελεσματικὸν σύστημα τεχνικῶν ἀερισμοῦ, ἱκανὸν νὰ δίδῃ τοῦλάχιστον 10 ἐναλλαγὰς αἰέρος καθ' ὥραν. Τὸ διὰ τοιοῦτους χώρους φορτίου σὺστημα, θὰ εἶναι τελείως διαχωρισμένον ἐξ ἄλλων συστημάτων ἀερισμοῦ καὶ θὰ εἶναι ἐν λειτουργίᾳ συνεχῶς ὅτε ὑπάρχουν ὀχήματα εἰς τοιοῦτους χώρους.

- (ιι) Ὁ ἀερισμὸς θὰ εἶναι τοιοῦτος ὥστε νὰ ἐμποδίζῃ τὴν δημιουργίαν στρωμάτων αἰέρος καὶ ἀεροθυλάκων.

- (ιιι) Θὰ προβλέπονται μέσα διὰ νὰ ἐπισημαίνονται ἐπὶ τῆς Γεωγραφίας οὐλομένης ἀπώλειαν ἢ μείωσιν τῆς ἀπαιτουμένης ἱκανότητος ἀερισμοῦ.

(δ) Προφυλάξεις ἐναντίον Ἀναφλέξεως Εὐφλέκτων Ἀναθυμιάσεων

- (ι) Ἡλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμὸς, ἐάν ἐγκαθίσταται, θὰ εἶναι τύπου καταλλήλου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εὐφλέκτου ὑγροῦ καὶ αἰέρος. Ἐτερος ἐξαρτισμὸς ὅστις δύναται νὰ ἀποτελέσῃ πηγὴν ἀναφλέξεως εὐφλέκτων ἀναθυμιάσεων, δὲν θὰ ἐπιτρέπεται.
- (ιι) Ἡλεκτρικὸς καὶ καλωδιακὸς ἐξοπλισμὸς, ἐφ' ὅσον ἐγκαθίσταται εἰς ἀγωγὸν ἐξαγωγῆς αἰρισμοῦ, θὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις ἐκρηκτικῶν μειγμάτων εὐφλέκτου ὑγροῦ καὶ αἰέρος καὶ ἡ ἐξόδος παντὸς ἀγωγοῦ θὰ τοποθετῆται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, λαμβανομένων ὅπ' ὄψιν καὶ ἐτέρων δυνατῶν πηγῶν ἀναφλέξεως.

δέσεων θαλάσσης, των άντλων πυρκαϊάς και πηγών ενέργειας διά την λειτουργίαν αὐτῶν, θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐκσφαλίζεται ὅτι ἡ πυρκαϊὰ εἰς σπονδήποτε διαμέρισμα δὲν θὰ θέσῃ ἐκτός ἐνεργείας ἀπάσας τὰς ἀντλίας πυρκαϊᾶς.

- (iii) Ἐπὶ πλοίου 1.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἡ διάταξις τῶν ἀντλίων πυρκαϊᾶς, κυρίων σωληνώσεων πυρκαϊᾶς καὶ λήψεων πυρκαϊᾶς, θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε, τοῦλάχιστον μία ἀποτελεσματικὴ προβολὴ ὕδατος, ὡς ὀρίζεται εἰς τὸν Κανονισμὸν 5 (γ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἶναι ἄμεσως διαθέσιμος ἐξ οἰαδήποτε λήψεως πυρκαϊᾶς εἰς μίαν ἐσωτερικὴν θέσιν. Μέρη θάλασσας θὰ λαμβάνονται ὥστε νὰ ἐκσφαλίζεται ἡ συνέχισις τῆς διοχετεύσεως ὕδατος διὰ τῆς αὐτομάτου ἐνάρξεως λειτουργίας μίας ἀπαιτούμενης πρὸς τοῦτο ἀντλίας πυρκαϊᾶς.
- (iv) Ἐπὶ πλοίου κατωτέρως τῶν 1.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος αἱ διατάξεις θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

(γ) *Λήψεις Πυρκαϊᾶς, Εἰσάγεται Σωλήνες Πυρκαϊᾶς καὶ Ἀκροσωλήνια*

(i) Τὸ πλοῖον θὰ εἶναι ἐφοδιασμένον δι' εὐκαίμων σωλήνων ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ διάμετρος τῶν ὁποίων θὰ τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς. Θὰ ὑπάρξῃ τοῦλάχιστον εἰς εὐκαίμων σωλὴν δι' ἑκάστην ἐκ τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 5 (δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ οἱ εὐκαίμων αυτοὶ σωλῆνες θὰ χρησιμοποιοῦνται μόνον πρὸς ὀβέσιν πυρκαϊῶν ἢ διὰ τὴν δοκιμὴν, τῶν πυροσβεστικῶν συσκευῶν κατὰ τὰ γυνάσια πυρκαϊᾶς καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεις.

(ii) Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως, ὑπηρετικῶς καὶ μηχανῶν ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ θέση τῶν λήψεων πυρκαϊᾶς, θὰ εἶναι τοιοῦτος ὥστε νὰ πληροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 (δ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὅτε ἅπαναι αἱ ὑδραυλικαὶ θύραι καὶ ἅπαναι αἱ θύραι ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν κυρίων κατακορύφων ζωνῶν εἶναι κλεισταί.

(iii) Αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαύται ὥστε τοῦλάχιστον δύο προβολαὶ ὕδατος νὰ οὖνται νὰ φθάνουν εἰς σπονδήποτε τμήμα οἰουδήποτε χώρου φορτίου ὅτε οὗτος εἶναι κενός.

(iv) Ἀπαναί ἀπαιτούμεναι λήψεις πυρκαϊᾶς εἰς χώρους μηχανοστασίου θὰ εἶναι ἐφοδιασμέναι δι' εὐκαίμων σωλήνων πυρκαϊᾶς ἔχοντων, ἐπὶ πλεον τῶν ἀκροσωληνίων τῶν ἀπαιτούμενων ἐν τῷ Κανονισμῷ 5 (ζ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀκροσωλήνια κατὰλληλα διὰ τὴν ράντισιν τοῦ ὕδατος ἐπὶ πετρελαίου, ἢ ἐναλλακτικῶς ἀκροσωλήνια δι' ἀμφοτέρους τοὺς σκοποὺς. Ἐπιπροσθεῖως, ἕκαστος χώρος Μηχανοστασίου τῆς Κατηγορίας Α' θὰ εἶναι ἐφοδιασμένος διὰ δύο τοῦλάχιστον καταλλήλων συσκευῶν παρογωγῆς ὀμίχλης ὕδατος (water fog applicators)*

(v) Ἀκροσωλήνια ραντίσεως ὕδατος ἡ ἀκροσωλήνια ἐπέλης χρήσεως, θὰ προβλέπωνται, τοῦλάχιστον διὰ τὸ 1/4 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εὐκαίμων σωληνίων τῶν ἀπαιτούμενων εἰς τμήματα τοῦ πλοίου ἔτερα πλὴν τῶν χώρων μηχανῶν.

* Μία συσκευή παρογωγῆς ὀμίχλης ὕδατος θὰ φέρεται νὰ ἐκτελέσῃ εἰς ἑκάς μεταλλικὸν σωλήνα στήματος εἰς τὸ πλοῖον τὸ μὲν μήκος αὐτοῦ θὰ εἶναι πρὸς 2 μέτρων (6 ποδῶν) μήκους καὶ κατὰ τὸ ἄκρον νὰ προεκτείνεται εἰς ἑνὲς ἑκατὸντα σωλήνα πυρκαϊᾶς, τὸ δὲ ὅσον ἔξωθεν θὰ εἶναι περίπου 1/4 μέτρον (10 δευτέρων) μήκους. Ἐκτελεστέον διὰ σπινθηρῶν ἀκροσωληνίου τύπου ἀντιπληρώσεως ραντίσεως ἢ ἑνὸς νὰ ἐφοδιασθῇ δι' ἀκροσωληνίου ραντίσεως ὕδατος.

Κανονισμός 32

Διατάξεις Ὑπηρεσιῶν Περιοχῆς Πυρκαϊᾶς κ.λπ. καὶ Πρόβλεψις Πυροσβεστικῶν Εὐφώνων

(α) Ὑπηρεσία Περιοχῆς Πυρκαϊᾶς καὶ Συστήματα Ἀνιχνεύσεων, Ἀναγγελίας καὶ Ἐνδοσυνεννοήσεως

(i) Ἀποδοτικὴ ὑπηρεσία περιτολίας θὰ διατηρῆται, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύναται ταχέως νὰ ἐλέγχεται πᾶσα ἐκδήλωσις πυρκαϊᾶς. Ἐκαστον μέλος τῆς ὑπηρεσίας περιτολίας θὰ ἐκπαιδευθῇ ἵνα καταστή οἰκείος τῶν διατάξεων τοῦ πλοίου ὅσον καὶ τῆς τοποθετήσεως καὶ λειτουργίας οἰουδήποτε ἐφοδίου τὸ ὁποῖον δυνατὸν θὰ κληθῇ νὰ χρησιμοποιήσῃ.

(ii) Χειροκίνητοι ἀγγελητῆρες συναγερμοῦ θὰ τοποθετῶνται καθ' ὅλην τὴν ἑκτασιν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν τοιούτων, ἵνα δύνανται οἱ περιπολοῦντες νὰ δίδουν ἀναγγελίαν εἰς τὴν Γέφυραν ἢ εἰς τὸν κύριον Σταθμὸν Ἐλέγχου Πυρκαϊᾶς.

(iii) Θὰ προβλέπεται ἐγκεκριμένον σύστημα ἀναγγελίας ἡ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς, τὸ ὁποῖον θὰ ἀναγγέλλῃ αὐτομάτως εἰς ἕνα ἢ καὶ περισσότερα κατὰλληλα σημεία ἢ σταθμοὺς, τὴν ὑπαρξὴν ἢ ἐκδήλωσιν πυρκαϊᾶς καὶ τὴν θέσιν αὐτῆς εἰς σπονδήποτε χώρον φορτίου ὁ ὁποῖος, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, δὲν εἶναι προσιτὸς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιτολίας, ἑκτός ἐάν ᾔθελεν ἀποδεχθῇ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ὅτι τὸ πλοῖον ἐκτελεῖ πλῆρως τοιαύτης μικρᾶς διαρκείας ὥστε νὰ μὴ δικαιολογῆται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.

(iv) Τὸ πλοῖον θὰ εἶναι διαρκῶς, ὅτε εὐρίσκεται ἐν πλῆθι ἐν λυμένῳ (ἐκτός ὅτε εὐρίσκεται ἐν πορτολίμῳ), ὅπως ἐπιτηδευμένον ἢ ἐφοδιασμένον ὥστε νὰ ἐκσφαλίζεται ὅτι οἰαδήποτε ἀρχικὴ ἀναγγελία πυρκαϊᾶς περιέρχεται ἄμεσως εἰς ἐν υπεύθυνον μέλος τοῦ πληρώματος.

(v) Εἰδικόν σύστημα συναγερμοῦ, χειριζόμενον ἐκ τῆς Γεφύρας ἢ ἐκ Σταθμοῦ Ἐλέγχου, θὰ τοποθετῆται διὰ τὴν κλήσιν τοῦ πληρώματος. Τὸ σύστημα τοῦτο συναγερμοῦ δύναται νὰ ἀποτελῇ τμήμα τοῦ γενικοῦ συστήματος συναγερμοῦ τοῦ πλοίου πλὴν ὅμως ταῦτο θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ ἡχῇται ἀνεξαρτήτως τοῦ συστήματος συναγερμοῦ τοῦ προοριζομένου διὰ τοὺς χώρους ἐπὶ τῶν.

(vi) Σύστημα ἐνδοσυνεννοήσεως ἢ ἔτερα ἀποτελεσματικὰ μέσα ἐπικοινωνίας θὰ διατίθενται καθ' ὅλην τὴν ἑκτασιν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τῶν ὑπηρετικῶν χώρων καὶ τῶν σταθμῶν ἐλέγχου.

(β) Ἀντλία Πυρκαϊᾶς καὶ Κύριον Σύστημα Σωληνώσεων Πυρκαϊᾶς

Τὸ πλοῖον θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἀντλίας πυρκαϊᾶς, κυρίων σωληνώσεων πυρκαϊᾶς, λήψεων πυρκαϊᾶς, εὐκαίμων σωληνίων πυρκαϊᾶς, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ θὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις:

(i) Ἐπὶ πλοίου 4.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω θὰ προβλέπωνται, τοῦλάχιστον, τρεῖς ἀνεξαρτήτου κινήσεως ἀντλίας πυρκαϊᾶς καὶ ἐπὶ πλοίου μικροτέρως τῶν 4.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, τοῦλάχιστον δύο τοιαύται ἀντλίας πυρκαϊᾶς.

(ii) Ἐπὶ πλοίου 1.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἡ διάταξις τῶν συν-

- (vi) Δι' έκαστον ζεύγος άνακινευστικών συσκευών θα προβλέπεται μία συσκευή παραγωγής όμιχλής ύδατος ήτις θα άνακοθιζέται παρκατεμένης τοιούτων συσκευών.
- (vii) Όπου, εις ολονδήποτε χρόνο μηχανών της Κατηγορίας Α, προβλέπεται μία έξοδος εις χαμηλόν επίπεδον εκ παρακειμένης σήραγγος έξοδος, δύο λήψεις εφωδιασμένοι με εύκάμπτους σωλήνας μετά άκροσωληνίων διττού προορισμού, θα προβλέπονται εξωτερικώς, άλλα πλησίον της είσοδου του τοιούτου χώρου. Όπου τοιαύτη έξοδος δεν προβλέπεται εκ σήραγγος άλλα προβλέπεται εξ άλλου χώρου ή χώρων, θα προβλέπονται εις έναν εκ των τοιούτων χώρων, δύο λήψεις εφωδιασμένοι με εύκάμπτους σωλήνας μετά άκροσωληνίων διττού προορισμού πλησίον της είσοδου του χώρου μηχανής Κατηγορίας Α. Τοιαύτη πρόβλεψις δεν είναι άναγκαίον να γίνη οτε η σήραγγή ή οι παρακειμένοι χώροι δεν είναι τμήμα μιάς όδοο διαφυγής.
- (δ) *Σύνδεσμος Διεθνούς Τύπου Συνδέσας μετά της Ξηράς*
- (i) Πάν πλοϊον όλικής χωρητικότητος 1.000 κόρων και άνω θα είναι εφωδιασμένον δι' ενός, τουλάχιστον, συνδέσμου διεθνούς τύπου συνδέσεως μετά της Ξηράς, συμφώνου προς τας διατάξεις του Κανονισμού 5(η) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Θα διατίθενται εύκολαι καθιστώσαι τόν τοιοῦτον σύνδεσμον χρησιμοποιήσιμον εις έκατέραν τήν πλευράν του πλοίου.
- (ε) *Φορητοί Πυροσβεστήρες εις Χώρους Ένδαιτήσεως. Έγχευμας Χώρους και Σταθμούς Έλέγχου*
- Τό πλοϊον θα είναι εφωδιασμένον εις τούς χώρους ένδαιτήσεως και όηρητικούς ως και εις τούς σταθμούς έλέγχου διά τοιούτων έγκειμένων φορητών πυροσβεστήρων, τούς όποιους η Άρχη ήθελεν κρίνει ότι τυχάνουν κατάλληλοι και έαρκεσι.
- (στ) *Διατάξεις Μονίμου Συστήματος Κατασβεσσεως Πυρκαϊάς εις Χώρους Φορτίου*
- (i) Οι χώροι φορτίου πλοίων όλικής χωρητικότητος 1.000 κόρων και άνω, θα προστατεύονται δι' ενός μονίμου συστήματος κατασβεσσεως πυρκαϊάς δι' άριου, συμφώνου προς τας διατάξεις του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφαλαίου, ή δι' ενός μονίμου συστήματος κατασβεσσεως πυρκαϊάς δι' όηγλής έκτονώσεως άφου τό όποιον θα παρέχη ίσοδύναμον προστασίαν.
- (ii) Όπου είναι φανερόν, κατ' έκτίμησιν της Άρχής, ότι εν πλοϊον έκτελει ταξείδια τοιαύτης μικράς διάρκειας ώστε ή εφαρμογή των άπαιτήσεων του έδαφου (i) της παρούσης παραγράφου θα ήτο παράλογος, ως έπίσης και διά πλοία όλικής χωρητικό-ητος μικροτέρας τών 1.000 κόρων, ως διατάξεις εις τούς χώρους φορτίου θα τυχάνουν της έγκρίσεως της Άρχής.
- (ζ) *Συσκευή Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Λεβητοστασίων κ.λπ.*
- Χώροι περιέχοντες πετρελαιολέβητας ή μηχανήματα διά τήν καθσιν του πετρελαίου, θα εφοδιάζονται διά των κατωτέρω διατάξεων:
- (i) Θα ύπάρχη εν ολονδήποτε των κατωτέρω μονίμων συστημάτων κατασβεσσεως πυρκαϊάς:
- (i) Σύστημα ραντίσεως ύδατος υπό πίεσιν πληρουν τας διατάξεις του Κανονισμού 1 (i) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (2) Σύστημα άριου πληρουν τας διατάξεις του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (3) Σύστημα άφου πληρουν τας διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (4) Σύστημα ύηγλής έκτονώσεως άφου πληρουν τας διατάξεις του Κανονισμού 10 του παρόντος Κεφαλαίου.
- Εις έκαστην περίπτωσην, εάν τά μηχανοστάσια και τά λεβητοστάσια δεν είναι έντελως κερυαριμένα ή εάν πετρελαιον καύσιμον δύναται να διαρρέσχη εκ του λεβητοστασίου εις τό μηχανοστάσιον, τό σύνολον των μηχανοστασίων και λεβητοστασίων θα θεωρήται ως εν διαμέρισμα.
- (ii) Θα ύπάρχουν εις έκαστον λεβητοστάσιον τουλάχιστον μία φορητή συσκευή παραγωγής άφου (air-froth) πληρουν τας διατάξεις του Κανονισμού 7(δ) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (iii) Θα ύπάρχουν δύο τουλάχιστον φορητοί πυροσβεστήρες έγκειμένου τύπου, παρέχοντες άφον ή ίσοδύναμον, εις έκαστον χώρον έναισεως λεβήτων έκαστου λεβητοστασίου και εις έκαστον χώρον εις τόν όποιον ύπάρχει μέρος της εγκαταστάσεως καυσίμου πετρελαίου. Θα ύπάρχη εις τουλάχιστον πυροσβεστήρ άφου έγκειμένου τύπου, περιεκτικότητος τουλάχιστον 136 λίτρων (30 γαλλονίων) ή ίσοδυνάμου, έντός έκαστου λεβητοστασίου. Οι πυροσβεστήρες όυτοι θα εφοδιάζονται δι' εύκάμπτων σωλήνων επί έξέλκτρων διά να δύναται να φθάνουν εις ολονδήποτε μέρος του λεβητοστασίου.
- (iv) Έντός έκαστου χώρου έναισεως λεβήτων θα ύπάρχη δοχείον περίχον άφον, πρηνότα εφωδιασμένα εις άνθρακινόν νάφρον ή έπρον έγκειμένων ξηρόν όλικόν, εις ποσότητα τήν όποιαν ήθελε καθόρισαι η Άρχη. Έπαικτικώς δύναται τοτό να άντικαταστήθι δι' ενός φορητού πυροσβεστήρος έγκειμένου τύπου.
- (η) *Συσκευή Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων περιεχόντων Μηχανές Τύπου Έσοτερικής Καύσεως*
- Χώροι περιέχοντες μηχανήν έσωτερικής καύσεως χρησιμοποιουμένην, είτε διά κυρίαν πρόωσιν ή δι' έτέρους σκοπούς, ότε τοιαύτη μηχανή έχει άδουσιαιώς συνολικήν ισχύν ούχι μικροτέραν τών 373 KW, θα εφοδιάζονται διά των κατωτέρω διατάξεων:
- (i) Θα ύπάρχη εν εκ των συστημάτων κατασβεσσεως πυρκαϊάς των άπαιτουμένων υπό του έδαφου (ζ)(i) του παρόντος Κανονισμού.
- (ii) Θα ύπάρχη τουλάχιστον μία φορητή συσκευή παραγωγής άφου (air-froth) πληρουν τας διατάξεις του Κανονισμού 7(δ) του παρόντος Κεφαλαίου.
- (iii) Θα ύπάρχουν εις έκαστον τοιοῦτον χώρον πυροσβεστήρες άφου έγκειμένου τύπου, περιεκτικότητος ούχι μικροτέρας τών 45 λίτρων (10 γαλλονίων) ή ίσοδυνάμου, ίκανοποιητικό άριθμόν ώστε να καθίσταται δύνατη έκτόνωσις άφου ή τό ίσοδυνάμου του, προς ολονδήποτε τμήμα των συστημάτων καυσίμου και έλαιου λιπάνσεως όπό πίεσιν, τό μηχανισμόν μεταδόσεως κινήσεως ως και επί ολονδήποτε έτέρας περιπτώσεως κινδύνου πυρκαϊάς. Έπιπροσθέτως, θα προβλέπεται ένας ίκανοποιητικός άριθμός φορητών πυροσβεστήρων άφου ή ίσοδυνάμου οι όποιοι θα είναι οδω τοποθετημένοι ώστε εις πυροσβεστήρ να κείται εις άπόστασιν βολίματος ούχι μεγαλυτέρου τών 10 μέτρων (33 ποδών) εξ ολονδήποτε σημείου του χώρου προβλεπόμενου ότι θα ύπάρχουν τουλάχιστον δύο τοιοῦτοι πυροσβεστήρες εις έκαστον τοιοῦτον χώρον.

(ν) *Εξάρτησις Πυροσβέστου και Ατομικός Έξοπλισμός*

- (ι) Ο κατάτατος αριθμός των εξαρτήσεων πυροσβέστου των πληρουσών τας απαιτήσεις του Κανονισμού 14 του παρόντος Κεφαλαίου ως και των προσδεδειγμένων αερίων ατομικού εξοπλισμού, εκάστης τοιαύτης σειράς περιλαμβανομένης τας υπό των δέσφιν (α)(ι), (ιι) και (ιιι) του Κανονισμού εκείνου απαιτούμενα είδη, αι όποια δέον να φέρωνται θα έχη ως εξής:

- (1) Δύο εξάρτησις πυροσβέστου και επικροσθέτως
- (2) Διά κάθε 80 μέτρα (ή 262 πόδας) ή τμήμα αυτών, του εφορσματος των μηχανών όλων των χώρων επιβατών και των υπηρετικών χώρων επί του φέρωντος τοιούτους χώρους καταστρώματος ή, εάν υπάρχουν, κλίσεων τοιαύτα καταστρώματα, επί του καταστρώματος διαρ έχει το μεγαλύτερον θόρυβον τοιούτου μηχανών, δύο εξάρτησις πυροσβέστου και δύο σειρές ατομικού εξοπλισμού, εκάστης τοιαύτης σειράς περιλαμβανομένης τας υπό των δέσφιν (α)(ι), (ιι) και (ιιι) του Κανονισμού 14 του παρόντος Κεφαλαίου απαιτούμενα είδη.
- (ιι) Δι' εκάστην εξάρτησιν πυροσβέστου ή όποια περιλαμβανέται μίαν αυτόνην ανανεωτικήν συσκευήν, ως προβλέπεται υπό του Κανονισμού 14 (β) του παρόντος Κεφαλαίου, θα φέρωνται όμοιαι γομώσεις εις συγκεκριμένην υπό της Αρχής κλίμακα.
- (ιιι) Εξάρτησις πυροσβέστου και σειραι ατομικού εξοπλισμού θα φυλάσσωνται εις θέσεις εύρεως κεχωρισμένας, έτοιμαι προς χρήση. Τομέλιστα των εξάρτησεϊ πυροσβέστου και μία σειρά ατομικού εξοπλισμού θα διατίθενται εις εκάστην θέσην.

Κανονισμός 33

Διατάξεις υπό Κώσμον Πετρέλαιον, Έλαιον Αιπαντικών και Έτερα Ειφλέκτα Έλαια(α) *Διατάξεις καυσίμου πετρελαίου*

Επί πλοίου χρησιμοποιούντος καύσιμον πετρέλαιον, αι διατάξεις διά την έναποθήκευσιν, διανομήν και την χρησιμοποιήσιν του καυσίμου πετρελαίου θα είναι τοιαύται ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων και θα είναι σύμφωνοι, τουλάχιστον, προς τας ακόλουθους διατάξεις:

- (1) Δεν θα χρησιμοποιήται ως καύσιμον πετρέλαιον, καύσιμον τό όποϊον έχει σημείον αναφλέξεως μικρότερον των 60° Κελσίου (140° Φαρενهایت) (δοκιμή κλειστού δοχείου), ως τόσο καθορίζεται διά μιας έπικραμένης συσκευής υπολογισμού σημείου αναφλέξεως, εκτός της περιπτώσεως ήλεκτρογεννητριών κινούνων δι' ήν τό σημείον αναφλέξεως δεν θα είναι μικρότερον των 43° Κελσίου (110° Φαρενهایت).

Προβλέπεται ότι η Αρχή δύναται να επιτρέψη την γενικήν χρήση καυσίμου πετρελαίου έχοντος σημείον αναφλέξεως ούχι μικρότερον των 43° Κελσίου (110° Φαρενهایت), ύποκειμένου εις τοιαύτας προσθέτους προφυλάξεις όσας ή-θελον κριθή ως άπαραίτητοι και υπό τόν όρον ότι ή θερμοκρασία του χώρου ένθα τοιούτον καύσιμον είναι έναποθηκευμένον ή χρησιμοποιείται, δεν θα επιτραπή να ανέλθη πέραν των 10° Κελσίου (18° Φαρενهایت), κατάθα του σημείου αναφλέξεως του καυσίμου.

- (ιι) Καθ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ούδέν τμήμα του συστήματος καυσίμου πετρελαίου περιέχον θερμαινόμενον καύσιμον υπό πίεσιν υπερβαίνουσαν τας

(θ) *Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊάς εντός Χώρων Περιεχόντων Ατμοσφαιρίλους ή Κλειστόν Τύπον Ατμομηχανάς*

Εις χώρους περιέχοντας ατμοσφαιρίλους ή κλειστόν τύπον ατμομηχανάς χρησιμοποιούμενας είτε διά κυρίαν πρόωσιν ή δι' έτέρους σκοπούς, ότε τοιαύτη μηχανή έχει άθροιστικώς συνολικήν ισχύν ούχι μικροτέραν των 373 KW, θα εφοδιάζονται:

- (1) Διά πυροσβεστήρων άφρου, εκάστος των όποϊων θα είναι περιεκτικότητος τουλάχιστον 45 λίτρων (10 γαλλόνων), ή ισοδυνάμου, ίκανοποιητικού άριθμού ώστε να καθίσταται δυνατή ή εκτοξεύσις άφρου ή ισοδυνάμου του, επί οιοδήποτε τμήματος του συστήματος λιπάνσεως υπό πίεσιν, επί οιοδήποτε τμήματος περιβλήματος περιέχοντος λιπανόμενα υπό πίεσιν τμήματα των ατμοσφαιρίλων, μηχανών ή σχετικού μηχανισμού μεταδόσεως κινήσεως, ως και επί οιασδήποτε έτέρας περιπτώσεως πυρκαϊάς.
- Προβλέπεται ότι τοιούτοι πυροσβεστήρες δεν άπαιτούνται εάν προστασία τουλάχιστον ισοδύναμος της προβλεπομένης υπό της παρούσης παραγράφου, παρέχεται εις τοιούτους χώρους δι' ενός μονίμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς σύμφωνας προς τς δέσφιν (ζ)(ι) του παρόντος Κανονισμού.
- (ιι) Θα προβλέπεται έπαρκής άριθμός φορητών πυροσβεστήρων άφρου ή ισοδυνάμου, οι όποιοι θα είναι ότω τοποθετημένοι ώστε εις πυροσβεστήρ να κείται εις άπόστασιν βεβιασματος ούχι μεγαλυτέραν των 10 μέτρων (33 ποδών) έξ οιοδήποτε σημείου του χώρου. Προβλέπεται ότι θα υπάρχουν τουλάχιστον δύο τοιούτοι πυροσβεστήρες εις εκάστον τοιούτον χώρον και δεν θα άπαιτούνται έπιπροσθέτως των οινωδότητε προβλεπομένων κατ' έφαρμογήν της υποπαραγράφου (η)(ιι) του παρόντος Κανονισμού.

(1) *Συσκευαί Σβέσεως Πυρκαϊάς εις έτέρους Χώρους Μηχανών.*

Όπου, κατά την κρίσιν της Αρχής, ύφίσταται κίνδυνος πυρκαϊάς εις οινωδότητε χώρων μηχανής διά τόν όποϊον ειδικαί διατάξεις διά συσκευάς σβέσεως πυρκαϊάς δεν προβλέπονται εν παραγράφω (ζ) (η) και (θ) του παρόντος Κανονισμού θα προβλέπεται, εις τούς χώρους τούτους ή παρακειμένους αυτούς, εις τοιούτος άριθμός έγκεκριμένου τύπου φορητών πυροσβεστήρων ή έτέρων μέσων σβέσεως πυρκαϊάς, όστις ήθελεν κριθή ως έπαρκής υπό της Αρχής.

(1α) *Συσκευαί Σβέσεως Πυρκαϊάς μή απαιτούμενα υπό του παρόντος Μέρους*

Όπου τοποθετείται εν μόνιμον σύστημα σβέσεως πυρκαϊας, μη απαιτούμενον υπό του παρόντος Μέρους του παρόντος Κεφαλαίου, τό τοιούτον σύστημα θα τυγχάνη της έγκρίσεως της Αρχής.

(1β) *Ειδικαί Απαιτήσεις διά Χώβους Μηχανών*

- (1) Δι' οινωδότητε χώρων μηχανών της κατηγορίας Α' εις τόν όποϊον προβλέπεται είσοδος από χαμηλόν έπίπεδον εκ μιας παρακειμένης σήραγγος αέωνων θα προβλέπεται έπιπροσθέτως οιασδήποτε ύδατοστεγούς θύρας και επί της πλευράς της άπομακρυσμένης εκ του χώρου τούτου μία έλαφρά χαλυβέννη πυρώμαχος θύρα ήτις θα δύναται να λειτουργή και εκ των δύο πλευρών.

- (ιι) Αιτόματον σύστημα άνγνύσεως και άναγγελίας πυρκαϊάς θα εγκαθίσταται, ότε ή Αρχή θεωρεί ότι τοιαύται ειδικαί προφυλάξεις άπαιτούνται, εις όλως ήτοις χώρων μηχανών εις τόν όποϊον ή εγκατάστασις αυτομάτων και ήλεκτροποιημένων συστημάτων και συσκευών έλέγχου έχει γίνει άδεκτική άνι- της συνεχούς έπανδρώσεως του χώρου.

- (vii) Πρόνοια θα λαμβάνεται διά την πρόληψιν υπερπίεσως εις ολιγόποτε δεξαμενήν πετρελαίου ή εις ολιγόποτε τμήμα του συστήματος καυσίμου πετρελαίου, περιλαμβανομένων των σωλήνων πλινθώσεως. Οιαδήποτε βαλβίς άναυσιμωστής (άκρυής) και αί σωλήνώσεις έξαερισμού ή άπερχαυλίσιας, θα έκβάλουν εις μίαν θύον ή άσπια, κατά την γνώμην τής 'Αρχής είναι άσφαλής.
- (viii) Αί σωληνώσεις καυσίμου πετρελαίου θα είναι εκ χάλυβος ή έτέρου έγκερμένου υλικού, προβλεπόμενου ότι περιωρισμένην χρήση εύκάπτων σωλήνων θα είναι έπιτρεπτή εις θέσεις όπου ή 'Αρχή είναι πεπεισμένη ότι είναι άπαιτείται. Τοιοῦτοι εύκαμτοι σωλήνες και τελικά συνδέσεις θα είναι έξ έγκερμένων πυριμάχων υλικών έπαρκούς άντοχής και θα είναι κατασκευασμένα κατά τρόπον ίκανοποιούντα την 'Αρχήν.

(β) Διατάξεις λιμανιακού έλαιου

Αί διατάξεις διά την έναποθήκευσιν, διανομήν και την χρησιμοποίησιν του έλαιου αί χρησιμοποιούμεναι εις συστήματα υπό πίεσιν λιπάνσεως, θα είναι τοιαῦτα ώστε να έξασφαλίζηται ή άσφάλεια του πλοίου και τών έπιβαινόντων και τοιαῦτα διατάξεις εις χώρους μηχανοστασίου τής κατηγορίας Α και, δοάκις είναι πρακτικώς δυνατόν, εις έτέρους χώρους μηχανοστασίου, θα είναι, τοῦλάχιστον, σύμφωνα πρός τās διατάξεις τών έδαφίων (ii), (iv)(2), (v), (vi) και (vii) τής παραγράφου (α) του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Διατάξεις δι' έτερα εφλεκτα υλικά

Αί διατάξεις διά την έναποθήκευσιν, την διανομήν και την χρησιμοποίησιν έτερων εφλεκτών έλαίων, χρησιμοποιούμενων υπό πίεσιν εις συστήματα μεταδόσεως κινήσεως, συστήματα έλέγχου και ένεργοποιήσεως και συστήματα θερμάνσεως, θα είναι τοιαῦτα ώστε να έξασφαλίζηται ή άσφάλεια του πλοίου και τών έπιβαινόντων. Εις θέσεις ένθα ύφιστανται μέσα άνωλόμεως, τοιαῦτα διατάξεις θα είναι τοῦλάχιστον, σύμφωνα πρός τās διατάξεις τών έδαφίων (iv)(2) και (vi) δσον άφορᾷ δέ την άνοχην και την κατασκευήν πρός τās διατάξεις του έδαφίου (vii) τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού.

Κανονισμός 34

Είδικαι Διατάξεις διά τούς Χώρους Μηχανών

- (α) Αί διατάξεις του παρόντος Κανονισμού θα εφαρμόζονται εις χώρους Μηχανοστασίου τής κατηγορίας Α και, όπου ή 'Αρχή θεωρεί αυτό έπιθυμητόν, εις έτέρους χώρους Μηχανοστασίου.
- (β) (i) 'Ο άριθμός τών άναφωτίδων, τών θυρών, τών άνεμιστήρων, τών άνοιγμάτων εις καπνοδόχους διά να έπιτρέπουν έξαερισμόν και έτέρων άνοιγμάτων πρός τούς χώρους Μηχανοστασίου, θα είναι περιωρισμένος εις τώ έλάχιστον, άναλογως μέ τās ανάγκας του άερισμού και την πρέπουσαν και άσφαλή διαέσπωσην τής έργασίας του πλοίου.
- (ii) Τά πλαίσια τών τοιούτων άναφωτίδων, όπου τοποθετούνται, θα είναι εκ χάλυβος. Κατάλληλοι διατάξεις θα ύφιστανται διά να έπιτρέπουν την άπελευθέρωσιν του καπνού, εις περίπτωσην πυρκαϊάς, από τόν πρός προστασίαν χώρον.
- (iii) Θύραι, έτεραί πλην τών μηχανικώς χειριζομένων ύδατοστεγών θυρών, θα διατάσσονται οῦτω πως ώστε άπόλυτον κλείσιμον να έξασφαλίζεται έν περιπτώσει πυρκαϊάς εις τόν χώρον διά μηχανικώς χειριζομένων διατάξεων κλεισίματος.

1,8 χιλιόγραμμα κατά τετραγωνικόν εκατοστόμετρον (25 λίβρας κατά τετραγωντόν δάκτυλον) διαμετρήματος, θα είναι οῦτω έκκερμμένον ώστε άτέλειαι και διαρροή να μή καθίσταται δυνατόν να παρατηρηθώσιν εύκόλως. Κατά μήκος τών τοιούτων τμημάτων του συστήματος καυσίμου πετρελαίου, τῷ μηχανοστασίον θα φωτίζεται έπαρκώς.

- (iii) 'Ο άερισμός τών χώρων του μηχανοστασίου θα είναι ίκανοποιητικός ύφ' όλος τās κανονικάς συνθήκας, ώστε να προλαμβάνεται ή συσσωρευσις άναθιμιάσεων πετρελαίου.

- (iv) Καθ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, αί δεξαμεναι καυσίμου πετρελαίου θα άποτελούν τμήμα τής κατασκευής του πλοίου και θα τοποθετούνται έξωτερικώς τών χώρων Μηχανών τής κατηγορίας Α. Ότε δεξαμεναι καυσίμου πετρελαίου, έκτός τών πετρελαιοδεξαμενών διατεμένων, είναι άνεγγραφέως τοποθετημένα παρακαμμένες τών χώρων Μηχανών τής κατηγορίας Α θα έχουν κατά προτίμησιν ένα κοινόν όρον μετά τών δεξαμενών διατεμένων, και ή έπιφάνεια του κοινού μετά του χώρου μηχανοστασίου όρου τής δεξαμενής θα περιορίζεται εις τώ έλάχιστον. Γενικώς ή χρήση δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου έξωθέρως στήριζομένων (free-standing) θα άποφεύγεται, άλλ' ότα τοιαῦτα δεξαμεναι χρησιμοποιούνται, δέν θα τοποθετούνται εις χώρους Μηχανών τής κατηγορίας Α.

- (2) Οῦδαμία δεξαμενή πετρελαίου θα τοποθετήται έκεί όπου έκχυσις ή διαρροή ή αύτή δύναται να δημιουργήσῃ κίνδυνον διά τής πτόσεως επί θερμῶν έπιφανείων.
- Προφυλάξεις θα λαμβάνονται ίνα προληφθῇ νά έλθῃ εις έκθεσιν μετά θερμών έπιφανείων πετρελαίου τῷ όκοιόν δύναται να διαφύγῃ, υπό πίεσιν, εκ ολισθήσεως άντλίας, φίλτρου ή θερμαντήρος.

- (v) Πίς σωλήν καυσίμου πετρελαίου ό όποιος εις περίπτωσην ζημίας του θα έπείρασε την διαφυγήν πετρελαίου εκ δεξαμενής άποθήκευσεως, κατασκευασμένος ή ήμερησίας καταναλώσεως, κεκλιμένος άνωθεν τών διατεμένων, θα άποδιέεται διά κρουνοῦ ή άπιστομίου έκεί τής δεξαμενής. Ικανοῦ νά κλείεται εκ μιάς άσφαλούς θέσεως έξωθεν του άντιστοίχου χώρου, εις περίπτωσην έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου εις τόν όποιον κείνται τοιαῦτα δεξαμεναι. Εις την είδικήν περίπτωσην πετρελαιοδεξαμενών κύτους (deep tanks) τοποθετημένων έντός ολισθήσεως σήραγγος άξόνων ή σήραγγος σωληνώσεων ή όμοιου χώρου, θα τοποθετώνται μέν έπισι για επί τής δεξαμενής πλην ό έλεγχος, εις περίπτωσην πυρκαϊάς, θα δύναται ά επτελῆται μέσφ ένός προσθέτου έπιστομίου επί τής σωληνώσεως ή τών σωληνώσεων, έξωτερικώς τής σήραγγος ή όμοιου χώρου.

- (vi) Θα προβλέπεται άσφαλή και άποταλεσματικά μέσα έξακρίβσεως τής ποσότητος καυσίμου πετρελαίου του περιεχομένου εις ολιγόποτε δεξαμενήν πετρελαίου. Μετρικοί σωλήνες μετά κατάλληλων μέσων κλεισίματος δύναται να έπιτρέπεται, εάν τά άνωτέρα άκρα των καταλήγων εις άσφαλείς θέσεις. Δύνανται έπιτρέπωνται έτερα μέσα έξακρίβσεως τής ποσότητος καυσίμου πετρελαίου περιεχομένου εις ολιγόποτε δεξαμενήν πετρελαίου, εάν δέν απαιτείται διάτρησις εις σημείον κάτωθεν τής όροφής τής δεξαμενής και τά όποια έφ' όσον ύποσούν βλάβην ή εις περίπτωσην ύπερπλήρωσεως τών δεξαμενών, δέν θα έπιτρέπουν έξοδον του καυσίμου δι' αύτών.

(iii) Ὑφίσταται ἐπαρκὴς πρόβλεψις ἐξασφαλίζουσα ὅτι εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, αἱ διατάξεις στοιβασίας, καθαρῆσεως καὶ ἐπιβίβασεως ἐπὶ τῶν σωστικῶν σκαφῶν παραμένουν τὸ ἴδιο ἀποτελεσματικαὶ ὥς αἱ ὑπερκατασκευαὶ νά ἴσταν κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος.

(iv) Αἱ ὁροφαὶ καὶ τὰ περιφράγματα τῶν χώρων λεβητοστασίων καὶ μηχανοστασίων εἶναι κατασκευασμένα ἐκ χάλυβος καὶ φέρουν ἐπαρκῆ μόνωσιν, καὶ τὰ ἐκ αὐτῶν ἀνοίγματα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν, ἔχουν ἀνάλογον διάταξιν καὶ προστασίαν πρὸς πρόληψιν τῆς ἐξαπλώσεως τοῦ πυρός.

Κανονισμός 36

Κύρια Κατακόρυφοι Ζώναι

(α) Τὸ σκάφος, αἱ ὑπερκατασκευαὶ καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ ὑποδιαιρῶνται εἰς κατακόρυφους ζώνας. Αἱ βεθμίδες καὶ αἱ ἐσογαὶ θὰ περιορίζωνται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀλλ' ὅπου εἶναι ἀπαραίτητοι, ἡ κατασκευὴ των θὰ εἶναι ἡ τῶν τμημάτων - Α - Κλάσεως.

(β) Καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν τὰ διαφράγματα τὰ σχηματίζοντα τὰ ὅρια τῶν κυρίων κατακορυφῶν ζωνῶν ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος στεγάνων, θὰ εἶναι ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ στεγανά διαφράγματα ὑποδιαίρεσεως, τὰ κείμενα εὐθὺς κάτωθεν τοῦ καταστρώματος στεγανῶν.

(γ) Τοιαῦτα διαφράγματα θὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατὰστρωμα καὶ μέχρι τοῦ κελύφους τοῦ πλοίου ἢ μέχρις ἄλλων ὁρίων.

(δ) Ἐπὶ πλοίων σχεδιασμένων δι' ἐξυπηρέτησιν ἐδικῶν σκοπῶν, ὡς λ.χ. τὰ πορθεῖα αὐτοκινήτων ἢ σιδηροδρόμων, ὅπου ἡ ἐγκατάστασις τοιούτων διαφραγμάτων παρεμποδίζει τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον τὰ πλοία ταῦτα προορίζονται, αὕτη θὰ ἀντικαθίσταται δι' ἰσοδυνάμους μέσων ἐλέγχου καὶ περιορισμοῦ τῆς πυρκαϊᾶς κατὰ τὴν ἐδικὴν ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 37

Ἀνοίγματα εἰς Τμήματα - Α - Κλάσεως

(α) Ὅπου τὰ τμήματα - Α - Κλάσεως διαπερῶνται διὰ τὴν διόδον ἠλεκτρικῶν καλωδίων, σωλῆνων, ὀχετῶν, ἀγωγῶν κ.λ.π., διὰ σταθμίδας, ζυγὰ ἢ λοιπὰς κατασκευὰς, θὰ προβλέπωνται διατάξεις ἐξασφαλίζουσαι ὅτι δὲν θίγεται ἡ κατὰ τοῦ πυρός ἀντοχή.

(β) Ὅπου κατ' ἀνάγκην, ἀγωγὸς τῆς ἀερισμοῦ διέρχεται διὰ μέσου τοῦ διαφράγματος κυρίως κατακόρυφου ζώνης, εἰς παρακειμένην τοῦ διαφράγματος θέσιν θὰ τοποθετηθῇ ἐφ' ἑκτὸς πυρὸς ἀσφαλτοῦς ἐναγὴ βλάβης καὶ ἀσφαμένως κλεισμένου τύπου. Ὁ ἐφ' ἑκτὸς οὗτος θὰ δυνάται ἐπίσης νά κλείνῃ διὰ τῆς χειρὸς ἐξ ἐκστῆς κλεισρὸς τοῦ διαφράγματος. Ἡ θέσις χειρισμοῦ θὰ εἶναι ἡμίσως κροστικὴ καὶ θὰ σηματοῦται δι' ἐμφανὸς ἀναλυστικὸν τοῦ φωτὸς χρώματος. Ὁ μεταξὺ τοῦ διαφράγματος καὶ τοῦ φράκτου ἀγωγός, θὰ εἶναι ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ὕλικου καὶ, ἐν ἀνάγκῃ, θὰ ἔσῃ βεβωῶν μόνωσεως τοιοῦτον, ὥστε νά συμμορφοῦται πρὸς τὴν παρὰ τῶν (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ὁ ἐφ' ἑκτὸς θὰ ἐξολεσθῇ, τοῦλάχιστον εἰς τὴν μίαν πλευρὰν αὐτοῦ, ἐφ' ὅρατο ἐνδείκτου σημειοῦντος ἐάν αὐτὸς εἰρίσκειται εἰς τὴν ἀντικετὴν θέσιν.

(γ) Ἐξαιρέσει τῶν στομιῶν κυτῶν τῶν εὐρισκουμένων μεταξὺ τῶν φρενῶν φορτίου, ἀποθηκευτικῶν καὶ χώρων ἀποσκευῶν καὶ μεταξὺ τοιούτων χώρων καὶ τῶν καταστρώματων τῶν ἐκτεθειμένων εἰς τὸν καιρὸν, πάντα τὰ ἀνοίγματα θὰ φέρουν μόνιμους

τος ἢ διὰ προβλέψεως αὐτοκλεισμένων θυρῶν ἱκανῶν νά κλείουν μέ κλίσην τοῦ πλοίου $3\frac{1}{2}$ μοιρῶν, ἀνθισταμένης εἰς τὸ κλείσιμον καὶ ἔχουσιν ὥς μόνον ἀσφαλτοῦς ἀγκιστρῶσεως ἐκωδισμένου μέ σύστημα ἀγκιστρῶσεως χειριζομένου μακρόθεν.

(γ) Παράθυρα δὲν θὰ τοποθετῶνται ἐπὶ φωταγωγῶν τοῦ χώρου Μηχανοστασίου.

(δ) Μέσα ἐλέγχου θὰ προβλέπωνται διὰ:

(i) Τὸ ἀνοίγμα καὶ τὸ κλείσιμον τῶν ἀναφωτίζων, τὸ κλείσιμον τῶν ἀνοιγμάτων ἐπὶ τῶν καπνοδόχων, τὰ ὅποια κανονικῶς ἐπιτρέπουν ἐξερισμὸν καὶ τὸ κλείσιμον τῶν φρακτῶν (dampers) ἀερισμοῦ.

(ii) νά ἐπιτρέπουν τὴν διόδον τοῦ καπνοῦ.

(iii) τὸ κλείσιμον τῶν μηχανικῶς χειριζομένων θυρῶν ἢ τοῦ μηχανισμοῦ ἀπελευθερώσεως ἐπὶ θυρῶν ἐτέρων πλὴν τῶν μηχανικῶς χειριζομένων ὑδατοστεγῶν θυρῶν.

(iv) Τὴν κράτησιν τῶν ἀνεμιστήρων, καὶ

(v) τὴν κράτησιν τῶν ἀνεμιστήρων βεβιασμένης παροχῆς καὶ βεβιασμένης ἀναρροφῆσεως, τῶν ἀνελίων μεταγίσεως καυσίμου πετρελαίου, τῶν πετρελαιοανελίων τοῦ συγκροτήματος καύσεως πετρελαίου, καὶ ἐτέρων ὁμοίων ἀνελίων καυσίμου.

(ε) Τὰ μέσα ἐλέγχου τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τοὺς ἀνεμιστήρας θὰ εἶναι σύμφωνα πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 25(στ) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὰ μέσα ἐλέγχου δι' οἰονδήποτε ἀπαιτούμενον μόνων συστήμα κατασφῆσεως πυρκαϊᾶς, καὶ δι' ἕκαστα τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῶν ἐδαφίων (δ)(i), (ii), (iii) καὶ (iv) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 33 (α)(v) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς μίαν θέσιν ἐλέγχου, ἢ συγκεντρωμένα ἐπὶ θέσεων ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγωτέρων, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Τοιαύτη θέσις ἢ τοιαύται θέσεις δὲν θὰ ἀσκομονδῶνται εἰς περίπτωσιν πυρκαϊᾶς, εἰς τὸν χώρον ὃν ἐκκηρυχτοῦν, καὶ θὰ ἔχουν μίαν ἀσφαλὴ προστασίαν ἐκ τοῦ ἀντικετοῦ καταστρώματος.

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑ ΟΥΧΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΤΩΝ 36 ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Κανονισμός 35

Κατασκευή

(α) Τὸ σκάφος, αἱ ὑπερκατασκευαὶ, τὰ κύρια διαφράγματα, τὰ καταστρώματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα θὰ κατασκευάζωνται ἐκ χάλυβος ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ὕλικου.

(β) Ὅπου εφαρμόζεται προστασία κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς συμφῶνως πρὸς τὴν παρὰ γράφον (β) τοῦ Κανονισμοῦ 40 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, αἱ ὑπερκατασκευαὶ δύνανται νά κατασκευάζωνται ἀπὸ, λόγῳ χάριν, κράμματα ἀλουμινίου, ἐφ' ὅσον:

(i) Κατὰ τὴν ὁδὸν τῆς θερμοκρασίας τῶν μεταλλικῶν στελεχῶν τῶν τμημάτων Κλάσεως - Α - ὅτε ταῦτα θέτινται εἰς τὴν τυποποιημένην δοκιμὴν πυρός, δίδεται ἰδιαίτερα προσοχὴ εἰς τὰς μηχανικὰς ιδιότητες τοῦ ὕλικου.

(ii) Ἡ Ἀρχὴ ἱκανοποιεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ποσότης τῶν καυσίμων ὕλικῶν τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰ σχετικὰ μέρη τοῦ πλοίου εἶναι ἀνευλόγως μειωμένη. Αἱ ὁροφαὶ (λ.χ. αἱ ἐπιστρώσεις αὐτῶν) εἶναι ἀκαυστοι.

προσηρμοσμένα μέσα κλεισίματος, τα όποια θα είναι τοποθετημένα τώσον άνθεκτικά κατά το πυρό όσον και τα τμήματα, έφ' έν είναι τοποθετημένα.

(δ) 'Η κατασκευή άνωθεν τών θυρών και τών κλεισίων τών θυρών τών τμημάτων -Α- Κλάσεως, όμοι μετά τών μέσων άσφαλείας άνωθεν όταν κλείουν, θα έξασφαλίζη άντοχην ελς το πύρ ές και ελς τήν δίωον καπνοό και έλογον, καθ' όσον τοτόο είναι πρακτικώς δυνατόν, Ισοδύναμον πρός έκείνην τών διαφραγμάτων, έφ' έν αλ θύραι αύται είναι προσηρμοσμένα. 'Υδατοστεγείς θύραι δέν χρειάζεται νά φέρουν μόνωση.

(ε) 'Εκδόση θύρα δύναται ν' άνοίγη και νά κλείνη έξ έκδόσης κλειούδς τοό διαφράγματος έφ' ένός μόνον προσώπου.

(στ) Αλ θύρα πυρασκάς τών διαφραγμάτων τών πυλών κατακόρυφον ζωνών και τών περιφερειών τών κλωμαστισίων, ελλήν τών μηχανιστικών υδατοστεγών θυρών και έκείνων άπέναντι είναι συνήθως κλεισμένα, θα είναι αυτοκινήσιμον τόσον Ικανά νά κλείσιν μέ κλίσιν 3 1/2 μοιρών πρός τήν άντίθετον τοό κλεισίματος κλειρών. 'Αποσπαι τοιαύται θύραι, ελλήν έκείνην αλ όποια συνήθως είναι κλειστά, θα δύνανται ν' άνοίξαι λαμβάνοντάς άπό τινά σταθμόν έλέγχου συγγρόνης ή καθ' όμιλλας ές έκδοση και άπό όσον τινά έστ' έκ τής θύρας μεμονωμένες. 'Ο μηχανισμός άπαιλευθέρωσης θα είναι όσον πως λογισμικός όσα νά δύνανται ή θύρα νά κλείη αυτομάτως έν ή περιπτώσει τοό σύστηματος έλέγχου όσοστη βλάβην. 'Εν τοτόοις, έγκατεμμένα υδατοστεγείς μηχανισμοί θύραι θα θεωρήνται ές παραβίαση διά τών σκοπό τόσον. Συγκεκριμένα όγκιστρα, μη άποκείμενα ελς άπαιλευθέρωσιν άπό τών σταθμόν έλέγχου, δέν θα έγκατεμνώνται. 'Όταν έγκατεμνώνται έκείλαι παρατηρητέα θύραι, αύται θα έχουν διάταξιν μαγνήτου, ή όποια θα άνεργοποιείται αυτομάτως άπό τήν λειτουργίαν τοό συστήματος άπαιλευθέρωσης τής θύρας.

Κανονισμός 38

'Αντοχή κατά τής Πυρκαϊκής Τμημάτων Κλάσεως -Α-

'Όπου άπαιθώνται τμήματα Κλάσεως -Α- υπό τοό παρόντος Μέρους, ή 'Αρχή προκειμένου νά άποφασίση μέγιστη ποίος έκτάσεως θα ύφίσταται μόνωση, θα καθοδηγείται άπό τός διατάξεις τοό Μέρους Β τοό παρόντος Κεφαλαίου, δύνανται όμως νά άποδεχθή μέσων τής έκτάσεως τής μόνωσης ελς βαθμόν κατώτερον τοό καθοριζομένου ελς το Μέρος έκείνο.

Κανονισμός 39

Διαχωρισμός τών Υάρων 'Ενδεικτικώς άπό τούς Χώρους Μήχανών, Φορτίου και 'Υπηρετικών

Τά περιεχόμενα διαφράγματα και τά κατασκευάσματα άνωθεν γαλίων τούς χώρους ένδεικτικώς άπό τούς χώρους μηχανών, φορτίου και ύπηρετικών, θα κατασκευάζονται ές τμήματα κλάσεως -Α-. Τά διαφράγματα και τά κατασκευάσματα τάθα θα έχουν βαθμόν μόνωσης έγκατεμμένων από τής 'Αρχής, λαμβανομένης, έσ' ότην τής φύσεως τών γαλινωζόμενων χώρων.

Κανονισμός 40

Προστασία τών Χώρων 'Ενδεικτικώς και 'Υπηρετικών

Οι χώροι ένδεικτικώς και οί ύπηρετικοί θα προστατεύονται συμφώνως πρός τός διατάξεις τής παραγράφου (ε) ή (β) τοό παρόντος Κανονισμού.

(α) (i) 'Όλα τά περιεχόμενα διαφράγματα, έντός τών χώρων ένδεικτικώς, έκτός έκείνων τά όποια άπαιθώνται νά είναι διαφραγματα Κλάσεως -Α-, θα κατασκευάζονται ές τμήματα Κλάσεως -Β- έξ έκδοτων άνωθεν, τά όποια όμως δύναται νά επικαλύπτονται υπό καισίων ύλικών, συμφώνως πρός το έδάφιν (iii) τής παρούσης παραγράφου.

(ii) 'Όλα τά διαφράγματα τών διαδρόμων θα έκτείνωνται άπό καταστρώματος ελς καταστρώμα. 'Ανοίγματα όρισμοό δύνανται νά έπιτρέπονται ελς τός θύρας, έπί τών διαφραγμάτων Κλάσεως -Β- και κατά προτίμησιν ελς το κάτω μέρος. 'Όλα τά λοιπά περιεχόμενα διαφράγματα θα έκτείνωνται κατακόρυφως άπό καταστρώματος ελς κατάστρώμα και έγκαταστάς μέγιστη τής κλειούδς τοό κλειού ή μέγιστη άλλων έγκατεμνων όρων, έκτός έάν ύδαρχον έπιστρώσεις ή έπενδύσεις έξ άκυστου ύλικού, αλτίνες έξασφαλίζουν τήν συνέχισιν τής προστασίας άπό πυρκαϊδάς, όσώτε ελς τήν περίπτωση ταύτην δύνανται νά καταλήγουν ελς τός έπιστρώσεις ή τός έπενδύσεις.

(iii) 'Εξαιρείται τών χώρων φορτίου, ταχυδρομίου, άποσταθμόν, ή έγκατεμνων διαμερισμάτων ύπηρετικών χώρων, πόσαι αλ έπενδύσεις, αλ άποκείμενα ηλ-χεις, αλ έπιστρώσεις και αλ μόνωσεις θα είναι έξ άκυστου ύλικού. 'Ο άλικός όγκος τών καισίων έπιφανειακών έπενδύσεων, σκελισμάτων, άποκομής-σεων και διακοσμητικών έπιστρώσεων έντός χώρου ένδεικτικώς ή έντός κοινοχρήστου χώρου δέν θα ύπερβαίγη όγκον Ισοδύναμον πρός τόν μέγιστο κομμητιή της έπιστρώσεως, πάχος 2,54 χιλιοστομέτρων (ή ένός έκείνου τοό δακτύλου), καλυπτούσης τήν άλικήν έπιφάνειαν τών τοιχωμάτων και τής ό-ροφής. Πόσαι αλ έτεθεμμένα έπιδέονται έντός διαδρόμων ή έντός περιφερειών κλεισμένων και έντός κρυπτόν και άποκαρσίτων χώρων, θα είναι έξ ύλικού έχοντος χαρακτηριστικά χαμηλής έξακλώσεως φλόγας.

(β) (i) 'Όλα τά διαφράγματα τών διαδρόμων ελς τούς χώρους ένδεικτικώς θα είναι χαλύβδινα ή κατασκευασμένα άπό φαινώματα -Β- Κλάσεως.

(ii) Θα έγκατεμνώνται σύστημα άνιχνεύσεως τής πυρασκάς έγκατεμμένο τόσον διατεταγμένον όσην πως όστε νά έντοπίζη τήν παρουσία πυρασκάς έντός ό-λων τών περιεχόμενων χώρων προοριζομένων ίνα χρησιμοποιηθούν άπό ή έξυμνητήριον έπιδέας ή αλτήριμα (έκτός τών χώρων οί όποιοι δέν παρουσιάζουν οδοντή ελόντων πυρασκάς) και νά έκκινή άποκείσε, ελς ένα ή περισσότερας σημεία ή σταθμούς, ένθα τό πύρ τών άνωθεν θα παρατηρηθή άπό τών έξυμνητήριων και τοό κληρύματος, τήν παρουσία ή ύφαιξιν πυρασκάς καλής έκδοσης και τήν όσον έκδόσεως καλής.

Κανονισμός 41

'Επιστρώσεις Καταστημάτων

'Επιφανειακά έπιστρώσεις καταστημάτων έντός τών χώρων ένδεικτικώς, άνω σταθμόν έλέγχου, κλωμαστισίων και διαδρόμων, θα κατασκευάζονται άπό έγκατεμμένα ύλικά τά όποια δέν άναβλίζονται εύκολως.

* Πήγαι πηδς τής Συστάσεως ήπς υδατομήτρη άπό τός 'Οργανισμό άπό τής 'Ασφαλείας Α. ΜΕ(Ε.Ε.Π) και τός 'Οργανισμό τών έγκατεμνων τών τής Πυρασκάς 'Επιφανείων 'Εκείνων τών 'Υλικών.

** Πήγαι πηδς τής Συστάσεως ήπς υδατομήτρη άπό τός 'Οργανισμό άπό τής 'Ασφαλείας Α.ΜΕ(Ε.Ε.Π) άποφάσι ελς τός Βελτιωτικές Προσαρμογές. 'Ορίγας έστ' έν τών άπαιτήσεων άποφάσι τών 'Επιφανείων 'Εκείνων Καταστημάτων.

(β) Σωλήνες διερχόμενοι διά τμημάτων Κλάσεων Α- και Β- θα είναι εξ ύψους έγκειμένου υπό της Αρχής, λαμβανομένης υπ' όψιν της θερμοκρασίας εις την οποίαν τὰ τμήματα ταῦτα ἀπαιτῆται νά ἀνθίστανται. Σωλήνες διατεταμένους περὶ μέσων ἢ εὐφλεκτά ὑγρὰ θά εἶναι ἐξ ὕλικου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Αρχῆς, λαμβανομένου ὡς ἥντιν τοῦ κινδύνου πυρκαϊᾶς. Δὲν θά χρησιμοποιοῦνται ὕλκιν εὐάελες προσβαλλόμενα ὑπὸ τῆς θερμότητος διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐξαρτημάτων καὶ σκευῶν αὐτῶν ἐξαρτημάτων ὑφαντῆς καὶ ἄλλων ἐξαρτημάτων καμμένων ἐκ τῶν ἐκείνων γυναικῶν καὶ ὅπου ἡ φθορὰ τοῦ ὕλικου εἰς περίεργον πυρκαϊᾶς δύνανται νά προκαλέσῃ ἐκτόσιν καταλύσεως.

(γ) Ἐντός χώρων περιλαμβανόντων κυρίως μηχανῶν προώσεως, ἢ περὶ κλιματισμῶν, ἢ βοηθητικῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως ὀλικῆς ἰσχυρότητος 746 KW ἢ περισσότερων, θά λαμβάνωνται τὰ ἀκόλουθα μέτρα:

- (i) Αἱ ἀναφωτίδες θά δύνανται νά κλείωνται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ τοῦ χώρου.
- (ii) Αἱ ἀναφωτίδες αἱ ἔχουσι ὡάμιν διαφράγματα θά ἐφοδεύονται ἐκ ἐξαρτημάτων χαλυβδίνων καλυμμάτων, ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου, μονώσεως προστημάτων.
- (iii) Πάν παρόρθρον ἐκτερεκόμενον ὑπὸ τῆς Αρχῆς ἐπὶ τῶν φεταγμένων τοιοῦτων χώρων, θά εἶναι μονώσεως κλειστοῦ τύπου καὶ θά ἐφοδεύεται διὰ ἐξωτερικοῦ χαλυβδίνου καλύμματος, ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου, μονώσεως προστημάτων, καὶ
- (iv) Εἰς τὰ παρόρθρα καὶ τὰς ἀναφωτίδας τὰς ἀναφερομένας εἰς τὰ ἐδάφη (i), (ii) καὶ (iii) τῆς παρούσης παραγράφου, θά χρησιμοποιήται ἑαλος ἑνοσημῆς διὰ σύρματος τύπου.

Κανονισμός 47

Συστήματα Ἀνιχνεύσεως καὶ Ἐξοπλισμοὶ Κατασβεστικῆς τῆς Πυρκαϊᾶς

(α) Περιπολὶαι καὶ Ἀνιχνεύσεις

- (i) Εἰς ἅπαντα τὰ κλοία θά διατηρήται μία ἀποδοτικὴ ὑπηρεσία πυρκαϊᾶς, εἰς τροπὸν ὅστε νά δύνανται νά ἐλέγχεται ἐγκαίρως πᾶσα ἐκδήλωση πυρκαϊᾶς. Χειροκίνητοι ἀναγγελῆρες θά ἐγκαθίστανται εἰς πάντας τοὺς χώρους ἐνδαιτησεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ἵνα δύνανται οἱ περιπολοῦντες νά δουν ἄμεσως ἀναγγελλίαν εἰς τὴν γέφυραν ἢ εἰς τὸν σταθμὸν ἐλέγγου πυρκαϊᾶς.
- (ii) Θά προβλέπεται ἐγκεκριμένον σύστημα ἀναγγελλίας ἢ σύστημα ἀνιχνεύσεως πυρκαϊᾶς, τὸ ὅποιον θά ἀναγγελλῇ αὐτομάτως εἰς ἓνα ἢ καὶ περισσότερα κατὰλληλα σημεῖα ἢ σταθμοὺς, τὴν ὁποῖαν ἢ ἐκδήλωση πυρκαϊᾶς καὶ τὴν ὅσον αὐτῆς εἰς ἀνιχνεύσεως χώρων τοῦ κλοίου ὁ ὅποιος, κατὰ τὴν γέφυραν τῆς Αρχῆς, δὲν εἶναι προσιτὸς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πυρκαϊᾶς, ἐκτός ἐάν ἦβελαν ἀποδεχθῇ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Αρχῆς ὅτι τὸ κλοῖον ἐκτελεῖ κλόος τοιαύτης μακρῆς διαρκείας ὅστε νά μὴ δικαιολογῆται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς παρούσης διατάξεως.
- (iii) Τὸ κλοῖον, ἀνεξαρτήτως ἐάν πρόκειται περί νέου ἢ ὑπάρχοντος, θά εἶναι διαρκὲς, ὅτε εὐρίσκεται ἐν πλῆ ἢ ἐν λείμνῳ (ἐκτός ὅτε εὐρίσκεται ἐν παραλίμνῳ), ὅτε ἐκπληρωμένον ἢ ἐφοδιασμένον ὅστε νά ἐξασφαλίζηται ὅτι οἰκιστὴς ποτε ἀρχικὴ ἀναγγελλία πυρκαϊᾶς περιέρχεται ἄμεσως εἰς ἐν ὑπεύθυνον μέλος τοῦ πληρώματος.

(β) Ἀντιπὶαι Πυρκαϊᾶς, καὶ Κύριον Σύστημα Σωληνώσεων Πυρκαϊᾶς

Τὸ κλοῖον θά ἐφοδεύεται διὰ ἀντικλὸν πυρκαϊᾶς κυρίαν σωληνώσεων πυρκαϊᾶς.

Κανονισμός 42

Προστασία κλιμακίων καὶ ἀνωφερῶν χώρων Ἐνδιαιτήσεως καὶ Ὑπηρεσίαις

(α) Ὅσαι αἱ κλιμακὲς καὶ τὰ μέσα διαφυγῆς ἐντός τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τῶν ὑπηρετικῶν θά εἶναι ἐκ χαλύβος ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὕλικου.

(β) Ὅγετοὶ ἀνεγκυστήρων δι' ἐπιβάτας ἢ ὑπηρετικῶν, κατατόρυφοι ὅγετοὶ διὰ τὸν φωτισμὸν καὶ ἀερισμὸν τῶν χώρων ἐπιβατῶν κ.λπ., θά κατασκευάζωνται ὑπὸ τμημάτων Κλάσεως Α-Α. Αἱ θύραι θά εἶναι χαλύβδινα ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου καὶ ὅτε αὐταὶ εἶναι κλεισταὶ θά ἐξασφαλίζον ἀντίστασιν κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς τοῦλάχιστον ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικὴν πρὸς τοὺς ὅγετους ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι προσηρησμένοι.

Κανονισμός 43

Προστασία Σταθμῶν Ἐλέγγου καὶ Ἀποθηκῶν

(α) Οἱ σταθμοὶ ἐλέγγου θά εἶναι κεχωρισμένοι ἀπὸ τοῦ ὁπολοῦ κλοίου διὰ διαφραγμάτων καὶ κατασκευασμένων ἐλάσεως ΑΑ

(β) Τὰ περιεκείμενα διαφράγματα τῶν ἀποθηκῶν ἀποσκευῶν, τῶν χώρων ταχυδρομίου, τῶν ἀποθηκῶν ἐφοδίων, χρημάτων καὶ φανῶν, τῶν μαγειρείων καὶ παρεμφορῶν χώρων, θά εἶναι τμήματα Κλάσεως Α-Α. Χώροι περιεχόντες ἐφόδια ἐξαιρετικῶς εὐφλεκτά θά εἶναι διατεταγμένοι κατὰ τρόπον ὅστε νά περιορίζον εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κίνδυνον διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ πλήρωμα εἰς περίεργον πυρκαϊᾶς.

Κανονισμός 44

Παρόρθρα καὶ Παραφωτίδες

(α) Ὅλα τὰ παρόρθρα καὶ αἱ παραφωτίδες ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν διαχωρίζοντων χώρους ἐνδιαιτήσεως ἀπὸ τὸ ὑκαίθρον, θά κατασκευάζωνται μετὰ χαλυβδίνων κλασιῶν ἢ ἐξ ἄλλου ἰσοδυνάμου ὕλικου. Ἡ ὕαλος θά συγκρατῆται διὰ μεταλλικῆς ἀρμολυκτρίας.

(β) Ὅλα τὰ παρόρθρα καὶ αἱ παραφωτίδες ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων ἐντός χώρων ἐνδιαιτήσεως θά κατασκευάζωνται κατὰ τρόπον ὅστε νά διατηροῦνται αἱ ἀπαιτήσεις ἀκραιότητος τοῦ τύπου τῶν διαφραγμάτων ἐπὶ τῶν ὁποίων εἶναι τοποθετημένα.

Κανονισμός 45

Συστήματα Ἀερισμῶ

Ὁ μηχανικὸς ἀερισμὸς τῶν χώρων μηχανῶν δέον ὅπως δύνανται νά κρατῆται ἀπὸ εὐχερῆς προστελλόμενον θέσιν ἐκτός τῶν χώρων μηχανῶν.

Κανονισμός 46

Αετομέρεια Κατασκευῆς

(α) Χρώματα, βερνίκια καὶ παρεμφορῆ κατασκευῶν εἰς ἔχοντα βέσιν τὴν νιτροκυτταρίνην ἢ ἄλλην ἴαν εὐφλεκτον βέσιν δὲν θά χρησιμοποιοῦνται εἰς οἰκιστὴς μέρος τοῦ κλοίου.

στήρων, τούς όποιους ή 'Αρχή ήθελεν κρίνη ότι τυγχάνουν κατάλληλοι καί έπαρκείς.

- (στ) *Διατάξεις Μόνιμου Συστήματος Καταβίσεως Παρκιάς εις Χώρους Φορτίου*
- (ι) Οι χώροι φορτίου πλοίων όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων καί άνω, προ-
στατεύονται δι' ένός μόνιμου συστήματος καταβίσεως πυρκαϊάς δι' άε-
ρίου, συμφώνου προς τάς διατάξεις του Κανονισμού 8 του παρόντος Κεφα-
λαίου.
- (ιι) "Όπου είναι φανερόν, κατ' έκτίμησιν της 'Αρχής, ότι έν πλοίοις έκτελεί τα-
ξείδια τοιαύτης μικρής διάρκειας ώστε ή εφαρμογή των άπαιτήσεων του έδα-
φίου (ι) της παρούσης παραγράφου θά ήτο παράλογος, ως έπίσης καί διά
πλοία όλικής χωρητικότητας μικρότερας των 1.000 κόρων, αί διατάξεις εις
τούς χώρους του φορτίου θά τυγχάνουν της έγκρίσεως της 'Αρχής.
- (ς) *Συνκεντρίσθεις Πυρκαϊάς έντός Λεβητοστασίων κ.λπ.*

"Όπου περιέχονται κύριοι ή βοηθητικοί πετρελαιολέβητες ή έντός χώρων πε-
ριεχόντων μηχανήματα διά την καύσιν του πετρελαίου ή δεξαμενές κατακαίσεως
πετρελαίου, τό πλοίον θά εφοδιάζεται διά των κατωτέρω διατάξεων:

- (ι) Θά ύπάρχη έν ολονόητος των κατωτέρω μόνιμων συστημάτων κατασβε-
σεως πυρκαϊάς:
- (1) Σύστημα ραντίσεως ύδατος υπό πίεσιν πληροϋν τάς διατάξεις του Κα-
νονισμού 11 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (2) Σύστημα άερίου πληροϋν τάς διατάξεις του Κανονισμού 8 του παρόν-
τος Κεφαλαίου.
- (3) Σύστημα άφροϋ πληροϋν τάς διατάξεις του Κανονισμού 9 του παρόντος
Κεφαλαίου. ("Η 'Αρχή δύναται νά άπαιτήσιν μόνιμους ή κινητάς δια-
τάξεις ύδατος υπό πίεσιν ή ραντίσμιον άφροϋ διά την καταπολέμησιν
της πυρκαϊάς έπί των έλασμάτων του δαπέδου).

Εις έκαστην περίπτωση, έν τά μηχανοστάσια καί τά λεβητοστάσια δέν είναι
έντελώς κεχωρισμένα ή έν πετρελαιοιον καύσιμον δύναται νά διαρρέσχη έκ
του λεβητοστασίου εις τούς δόροσυλλέκτας του μηχανοστασίου, τό σύνολον των
μηχανοστασίων καί λεβητοστασίων θά θεωρηται ως έν διαμέρισμα.

- (ιι) Θά ύπάρχουν δύο τουλάχιστον φορητοί πυροσβεστήρες παρέχοντες άφρόν ή
έτερον έγκυριζόμενον κατάλληλον ύλικόν διά την σβέσιν πυρκαϊών πετρε-
λαίου εις έκαστον χώρον έναύσεως λεβήτων έκάστου λεβητοστασίου καί εις
έκαστον χώρον εις τόν όποιον ύπάρχει μέρος της εγκαταστάσεως καυσίμου πε-
τρελαίου. Θά ύπάρχη εις τουλάχιστον πυροσβεστήρ άφροϋ έγκυριζόμενου
τύπου, περιεκτικότητας τουλάχιστον 136 λίτρων (30 γαλλόνων) ή ίσοδυνά-
μου, έντός έκάστου λεβητοστασίου. Οι πυροσβεστήρες ούτοι θά εφοδιάζον-
ται δι' εύκάπτων σωλήνων έπί έξελίκτην διά νά δύνανται νά φθάσουν εις
ολονόητος μέρος του λεβητοστασίου καί χώρους περιέχοντες ολονόητος
τιμήνα των εγκαταστάσεων καυσίμου πετρελαίου.
- (ιιι) "Έντός έκάστου χώρου έναύσεως λεβήτων θά ύπάρχη δοχείον περιέχον άμμον,
πριονία ή βακτησιμένα εις άθροισκόν νάτριον ή έτερον έγκυριζόμενον ξηρόν
ύλικόν, εις ποσότητα την όποιαν ήθελε καθόρισαι ή 'Αρχή. Έναλλακτικώς
δύνανται νά άντικατασταθί δι' ένός φορητού πυροσβεστήρος έγκυριζόμενου
τύπου.

λήψεων πυρκαϊάς, εύκάπτων σωλήνων πυρκαϊάς, συμφώνων προς τάς διατάξεις του
Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου καί θά συμμορφούται προς τάς άκολουούσας
άπαιτήσεις:

- (ι) "Επί πλοίου 4.000 κόρων όλικής χωρητικότητας καί άνω, θά προβλέπωνται,
τουλάχιστον, τρεις ανεξάρτητοι κινήσεως άντλίας πυρκαϊάς καί έπί πλοίου
μικρότερας των 4.000 κόρων όλικής χωρητικότητας, τουλάχιστον δύο τοι-
αύται άντλίας πυρκαϊάς.
- (ιι) "Επί πλοίου 1.000 κόρων όλικής χωρητικότητας καί άνω, ή διάταξις των συν-
δέσμων θαλάσσης, των άντλίων πυρκαϊάς καί πηγών ένεργείας διά την λει-
τούργειαν αυτών, θά είναι τοιαύτη ώστε νά εξασφαλίζηται ότι ή πυρκαϊά εις
ολονόητος διαμέρισμα δέν θά θέσση έκτός ένεργείας άπάσας τάς άντλίας πυρ-
καϊάς.
- (ιιι) "Επί πλοίου κατωτέρως των 1.000 κόρων όλικής χωρητικότητας αί διατάξεις
θά τυγχάνουν της έγκρίσεως της 'Αρχής.

(γ) *Λήψεις Πυρκαϊάς, Εύκαπτοι Σωλήνες Πυρκαϊάς καί 'Αεροσωλήνια*

(ι) Τό πλοίον θά είναι εφοδιασμένον δι' εύκάπτων σωλήνων πυρκαϊάς ό αριθμός
των όποιων θά τυγχάνη της έγκρίσεως της 'Αρχής. Θά ύπάρχη τουλάχιστον εις
εύκάπτος σωλήν δι' έκαστην έκ των λήψεων πυρκαϊάς των άπαιτούμενων υπό
του Κανονισμού 5 (δ) του παρόντος Κεφαλαίου καί οι εύκάπτοι σωλήνες θά χρη-
σιμοποιούνται μόνον προς σβέσιν πυρκαϊών ή διά την δοκιμήν, των πυροσβε-
στικών συσκευών κατά τά γυμνάσια πυρκαϊάς καί τάς έκθεωρήσεις.

(ιι) Εις τούς χώρους ένδαιτησεως, ύπηρετικούς καί Μηχανών ό αριθμός καί ή
θέσις των λήψεων πυρκαϊάς θά είναι τοιοϋτος ώστε νά πληροϋνται αί άπαιτή-
σεις του Κανονισμού 5 (δ) του παρόντος Κεφαλαίου, δε άπασαι αί ύδατοστε-
γείς θύραι καί άπασαι αί θύραι έπί των διαφραγμάτων των κυρίων κατακορύ-
φων ζωνών είναι κλεισταί.

(ιιι) Αί διατάξεις θά είναι τοιαύται ώστε τουλάχιστον δύο προβολεί ύδατος νά δύ-
νανται νά φθάσουν εις ολονόητος τιμήνα ολονόητος χώρου φορτίου δε ού-
τος είναι κενός.

(ιiv) "Όλαί αί άπαιτούμεναι λήψεις πυρκαϊάς εις χώρους μηχανοστασίου των
πλοίων μετά πετρελαιολεβήτων ή μηχανών τύπου έσπερητικής καύσεως διά
την πρόσφιν των θά είναι εφοδιασμένα δι' εύκάπτων σωλήνων πυρκαϊάς
έχόντων, άεροσωλήνια άπαιτούμενα έν τφ Κανονισμό 5 (ζ) του παρόντος Κε-
φαλαίου.

(δ) *Σύνδεσμος Διεθνούς Τύπου Συνδέσμος μετά της Ξηράς*

(ι) Πάν πλοίον όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων καί άνω θά είναι εφοδιασμέ-
νον δι' ένός, τουλάχιστον, συνδέσμου διεθνούς τύπου συνδέσεως μετά της ξη-
ράς, συμφώνου προς τάς διατάξεις του Κανονισμού 5 (η) του παρόντος Κεφα-
λαίου.

(ιι) Θά διατίθενται εύκολαι καθιστάσθαι τόν τοιοϋτον σύνδεσμον χρησιμοποιοϋ-
σιμον εις έκάτεραν των πλευρών του πλοίου.

(ε) *Φορητοί Πυροσβεστήρες εις Χώρους Ένδαιτησεως, 'Υπηρετικούς Χώρους καί Σταθμούς Έλέγχου*

Τό πλοίον θά είναι εφοδιασμένον εις τούς χώρους ένδαιτησεως καί ύπηρετι-
κούς ως καί εις τούς σταθμούς έλέγχου διά τοιαύτων έγκυριζόμενων φορητών πυροσβε-

καί των χώρων οτινες χρησιμοποιούνται υπό του πληρώματος, εξαιρέσει των χώρων μηχανών, θα προβλέπονται κλίμακες καί κατακόρυφοι κλίμακες, εις τρώπον ώστε νά υπάρχουν μέσα άμέσου διαφυγής προς τό κατάστρωμα έπιβίβάσεως επί των σωσιβίων λέμβων. Ίδιαίτερος θα λαμβάνονται αι κάτωθι προφυλάξεις:

- (i) Δύο μέσα διαφυγής, τό έν τούλάχιστον των οποίων θα είναι ελεύθερον στεγανών θύρων, θα προβλέπονται δι' έκαστον στεγανόν διαμέρισμα ή όμοιος περιωρισμένου χώρου ή συγκροτήματος χώρων κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών.
- Ή Άρχή δύναται νά απαλλάξη τό ένός έκ των μέσων τούτων λαμβανομένης υπ' όνιν της φύσεως καί της θέσεως των άπορώντων χώρων καί του άριθμού των προσώπων τά όποια κανονικώς δύνανται νά ενδιαιτῶνται ή νά άπασχολούνται έκεί.
- Άνωθεν του καταστρώματος στεγανών θα ύπάρχουν δύο τούλάχιστον μέσα διαφυγής έξ έκάστης κυρίας κατακόρυφου ζώνης ή άλλου όμοιος περιωρισμένου χώρου ή συγκροτήματος χώρων, έκ των οποίων τό έν τούλάχιστον θα διδῇ πρόσβασιν εις κλίμακα ήτις συνιστά κατακόρυφον διέξοδον.
- Τό έν τούλάχιστον μέσον διαφυγής θα είναι διά μέσου μιας εύκόλως προσιτῆς κλίμακος μετά περιφράγματος, τό όποιον θα προβλέπη, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, συνεχῇ προκάλυψιν από τό πῦρ έκ του σημείου έκδηλώσεως αὐτοῦ μέχρι του καταστρώματος έπιβίβάσεως επί των λέμβων. Τό πλάτος, ό αριθμός καί ή συνέχισις των κλίμακων θα τυγχάνουν της έγκρίσεως της Άρχης.

(β) Έντός των χώρων μηχανών θα προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής, έξ έκάστου μηχανοστασίου, στήραγγος δέονων καί λειβητοστασίου, τό έν έκ των οποίων δύναται νά είναι μία στεγανή θύρα. Έντός των χώρων μηχανών, όταν δέν ύπάρχη στεγανή θύρα, τά δύο μέσα διαφυγής θα συνιστανται έκ δύο συγκροτημάτων κλίμακων χαλυβδίνων, εις όσον τό δυνατόν μεγαλυτέραν μεταξυ αὐτῶν άπόστασιν, ατῖνες θα άγουν εις τάς θύρας επί του φωταγωγού του μηχανοστασίου, όμοιος κενωρισμένων μεταξυ των καί διά των οποίων θα προβλέπεται διαφυγή πρὸς τό κατάστρωμα έπιβίβάσεως επί των λέμβων. Εις τήν περίπτωση πλοίων δολιχῆς χωρητικότητος μικροτέρας των 2.000 τόνων, ή Άρχή δύναται νά απαλλάξη της παρούσης άπαιτήσεως, λαμβανομένου υπ' όνιν του πλάτους καί της διατάξεως του φωταγωγού.

Κανονισμός 49

Καύσιμον Πετρέλαιον χρησιμοποιούμενον εις Μηχανάς Έσωτερικῆς Καύσεως

Δέν θα χρησιμοποιηται μηχανή έσωτερικῆς καύσεως δι' ολανόησσε μόνιμον εγκατάστασιν επί πλοίου, έν τό καύσιμον της έχει σημείων άναφλέξεως μικρότερον των 43 Κελσίου (110° Φαρενهایت) (δοκιμή κλειστοῦ δοχείου) ως τότρο καθορίζεται διά μιας έγκεκριμένης συσκευῆς ύπολογισμοῦ σημείου άναφλέξεως.

Κανονισμός 50

Ειδικά Διατάξεις έντός των Χώρων Μηχανών

(α) Θα προβλέπονται μέσα διά τήν κράτησιν των άνεμιστηρών των έξυπηρετούντων τους χώρους μηχανών καί φορτίου καί διά τό κλεισιμον πασσών των θύρων, των άνεμιστηρών, των δακτυλοειδών χώρων πέριξ των καπνοδόχων καί των άλλων άνοιγμάτων των χώρων τούτων. Τά μέσα ταῦτα θα δύνανται νά χειρίζονται έξωτερικῶς των χώρων τούτων εις τήν περίπτωσην πυρκαϊάς.

(η) *Συνκεννά Σβέσεως Πυρκαϊῆς έντός Χώρων Περιεχόντων Μηχανάς Τύπου Έσωτερικῆς Καύσεως*

*Όπου χρησιμοποιούνται μηχαναί τύπου έσωτερικῆς καύσεως, είτε διά κυρίων πηρώων ή δι' έτέρας βοηθητικῶς σκοποῦς, δε αἱ μηχαναί αὐταί έχουν άπορριπτικῶς συνολικῇ ισχύϊ μικροτέραν των 746 kw, τό πλοίου θα έφοδιαζεται διά των κατωτέρω διατάξεων:

(i) Θα ύπάρχη έν έκ των συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊῆς των άπαιτούμενων υπό του έδαφίου (ζ)(i) του παρόντος Κανονισμοῦ.

(ii) Θα ύπάρχη έντός έκάστου χώρου μηχανών εις έγκεκριμένου τύπου πυροσβεστήρη άπορρπτικότητος οδγῇ μικροτέρας των 45 λίτρων (10 γαλλόνων) ή ισονύμιου καί έπίσης εις έγκεκριμένου τύπου φορητοῦ πυροσβεστήρη άπορρ από 746 KW ισχύος των μηχανών ή ποσοτόν αὐτῶν, όμως ό συνολικός αριθμός των φορητῶν πυροσβεστήρων κατά τά άνωτέρω άπαιτούμενων, δέν δύναται νά είναι μικρότερος των δύο οδδῃ απαιτεῖται νά ύπερβαίνη τους ἔξ.

(θ) *Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊῆς εις Χώρους περιέχοντας Άτμοστρωβίλους καί μή άπαυόντων ολανόησσε Μόνιμον Έγκατάστασιν*

Ή Άρχή δέον νά άντιμετωπίξη μετ' ίδιαίτερας προσοχῆς τό θέμα του έφοδιασμοῦ διά διατάξεων καταπολεμήσεως της πυρκαϊῆς των χώρων οι όποιοι περιέχουν άτμοστρωβίλους κενωρισμένους από τά λειβητοστάσια διά στεγανών φρακτών.

(i) *Έξάρτησις Πυροσβέστου καί Άτομικός έξοπλισμός*

(i) Ό κατάτατος αριθμός των έξαρτήσεων πυροσβέστου των πληρουσῶν τάς άπαιτήσεις του Κανονισμοῦ 14 του παρόντος Κεφαλαίου ως καί των προσβέτων σειρών άτομικοῦ έξοπλισμοῦ, έκάστης τοιαύτης σειράς περιλαμβανομένης τά υπό των έδαφίων (α)(i), (ii) καί (iii) του Κανονισμοῦ έκείνου άπαιτούμενα είδη, αἱ όποιαί δέον νά φέρωνται θα έχη ως εξής:

(1) Δύο έξαρτήσεις πυροσβέστου καί έπιπροσθέτως

(2) Διά κάθε 80 μέτρα (ή 262 πόδας) ή τμήμα αὐτῶν, του άθροίσματος των μηκῶν όλων των χώρων έπιβατῶν καί των ύπηρετικῶν χώρων επί του φέροντος τοιούτους χώρους καταστρώματος ή, έν ύπάρχουν κλειονα τοιαῦτα καταστρώματα, επί του καταστρώματος όπερ έχει τό μεγαλύτερον άθροισμα τοιούτων μηκῶν, δύο έξαρτήσεις πυροσβέστου καί δύο σειραἱ άτομικοῦ έξοπλισμοῦ, έκάστης τοιαύτης σειράς περιλαμβανομένης τά υπό των έδαφίων (α)(i), (ii) καί (iii) του Κανονισμοῦ 14 του παρόντος Κεφαλαίου άπαιτούμενα είδη.

(ii) Δι' έκάστην έξάρτησιν πυροσβέστου ή όποια περιλαμβάνει μίαν αὐτόνομον άναπνευστικὴν συσκευήν, ως προβλέπεται υπό του Κανονισμοῦ 14 (β) του παρόντος Κεφαλαίου, θα φέρωνται άμοιβαί γομώσεις εις έγκεκριμένην υπό της Άρχῆς κλίμακα.

(iii) Έξαρτήσεις πυροσβέστου καί σειραἱ άτομικοῦ έξοπλισμοῦ θα φυλάσσονται εις θέσεις εύρέως κενωρισμένας, έτοιμαί πρὸς χρῆσιν. Τούλάχιστον δύο έξαρτήσεις πυροσβέστου καί μία σειρά άτομικοῦ έξοπλισμοῦ θα διατίθενται εις έκάστην θέσιν.

Κανονισμός 48

Μέσα Διαφυγῆς

(α) Έντός καί έξ ὅλων των χώρων ένδιαίτησεως των πηρατῶν καί του πληρώματος

ή άλλες «διαμέρισμα» σημαίνει πάντως τούς χώρους τού περιλαμβανόμενου μεταξύ δύο μονίμων παρακειμένων διαμερισμάτων και περιλαμβανόμενου τού κατώτατου ορόφου τού φορτίου και πάντως τούς χώρους τού ορόφου τού ανώτατου.

- (2) 'Επί πλέον, εις έκαστον διαμέρισμα τού όποιον περιέχεται έκρηκτική ύλη και εις τὰ παρακείμενα διαμερίσματα φορτίου, θά εγκαθίσταται σύστημα ανιχνεύσεως καπνού ή πυρκαϊάς εις έκαστον χώρο φορτίου.

(ζ) *Συγκεκριμένη Σύμβαση Πυρκαϊάς εντός Λεβητοστασίων κ.λπ.*

Εις πλοία όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω και εις τούς χώρους εις τούς όποιους είναι εγκατεστημένοι κυριοί ή βόθρητικοί πετρελαιολέβητες ή εις τούς χώρους τούς περιέχοντας τὰ μηχανήματα καύσεως πετρελαίου θά προβλεπώνται εις έκάτω διατάξεις:

- (1) Θά υπάρξη μία ολοκληρωτική των κατωτέρω μονίμων εγκαταστάσεων σφάλμας πυρκαϊάς:
- (1) Σύστημα ραντίσεως ύδατος υπό πίεσιν, τό όπολον θά πληροί τούς όρους τού Κανονισμού 11 τού παρόντος Κεφαλαίου.
- (2) 'Εγκατάστασις σφάλμας πυρκαϊάς ή όποια θά πληροί τούς όρους τού Κανονισμού 8 τού παρόντος Κεφαλαίου.
- (3) Μόνιμος εγκατάστασις άφρου, ήτις θά πληροί τούς όρους τού Κανονισμού 9 τού παρόντος Κεφαλαίου. ('Η 'Αρχή δύναται νά απαιτήσει σταθερά ή φορητήν διάταξιν υπό πίεσιν ύδατος ή ραντίσεως άφρου πρός αντιμετώπισιν πυρκαϊάς άνωθεν των ελασμάτων τού δεσφύου τού κύτους).

Εις 'έκαστην περίπτωση, εάν τὰ μηχανοστάσια και τὰ λεβητοστάσια δέν είναι έντελώς εχλωρισμένα, ή εάν πετρελαίον καυσιμόν δύναται νά άεραρίζη έκ τού λεβητοστατίου έντός των παραπυθμενίδων τού μηχανοστατίου, τό σύστημα των χώρων μηχανοστατίου και λεβητοστατίου θά θεωρηται ως εν διαμερίσμα.

- (11) Θά υπάρξουν δύο τουλάχιστον φορητοί πυροσβεστήρες εγκατεστημένοι τύπου, άφρου ή άλλου έγκεκριμένου καταλλήλου μέσου διά τήν σβήσιν πυρκαϊάς πετρελαίου, εις έκαστον χώρο ένάυσεως λεβήτων έκαστου λεβητοστατίου και εις έκαστον χώρο εις τον όποιον υπάρχει μέρος της εγκαταστάσεως καυσίμου πετρελαίου. 'Επιπροσθέτως, θά υπάρξη εις τουλάχιστον πυροσβεστήρων αυτών χαρακτηριστικών, περιεκτικότητος 9 λίτρων (ή 2 γαλλόνων) δι' έκαστον καυστήρα, ή δέ όλική περιεκτικότης τού έπιπροσθέτου ή έπιπροσθέτων πυροσβεστήρων δέν απαιτείται νά υπερβαίνη τή 45 λίτρα (ή 10 γαλλόνων) δι' έκαστον λεβητοστάσιον.

- (111) 'Εντός έκαστου χώρου έναυσεως λεβήτων θά υπάρξη έστιασμός άφρον, προϊόνδια άερατισμένα εις άνθρακικών νάπρων ή άλλω έγκεκριμένον ξηρόν ύλικόν και εις κοσμήματα τήν όποιαν ήθελε παρέσθαι ή 'Αρχή. 'Ευλακτικές, δύναται τόσσο νά άντικατασταθώ δι' ένός φορητού πυροσβεστήρος έγκεκριμένου τύπου.

- (η) *Συγκεκριμένη Σύμβαση Πυρκαϊάς εντός Χώρων περιεχόντων Μηχανές 'Εσωτερικής Καύσεως*

"Όταν χρησιμοποιούνται μηχαναί έσωτερικής καύσεως, είτε δίδ ενήριον κρόσσιν

θμός και ή θέσις των λήψεων πυρκαϊάς θά είναι τοιαύτα ώστε νά πληρούνται αι απαιτήσεις τής παραγράφου (δ) τού Κανονισμού 5 τού παρόντος Κεφαλαίου.

- (111) Εις άπαντα τὰ πλοία αι διατάξεις θά είναι τοιαύτα ώστε δύο τουλάχιστον προβολαί ύδατος νά δύναται νά φθάσουν εις ολοκληρωτική μέρος παντός χώρου φορτίου, όταν ούτος είναι κενός.

- (111) Όλοι αι απαιτούμεναι λήψεις πυρκαϊάς έντός των χώρων μηχανών πλοίων έχόντων πετρελαιολέβητας ή προωστήριους μηχανάς τύπου έσωτερικής καύσεως, θά έφοδιζώνται δι' έυκρίπτων σωλήνων έχόντων άεροσολήνια άπαιτούμενα υπό τής παραγράφου (ζ) τού Κανονισμού 5 τού παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) *Συνδέσμος διεθνούς τύπου Συνδέσεως μετά τής Ξηράς.*

- (1) Πάν πλοίων όλικής χωρητικότητος 1.000 κόρων και άνω θά έφοδιζεται δι' ένός τουλάχιστον συνδέσμου διεθνούς τύπου συνδέσεως μετά τής Ξηράς, όστις θά πληροί τούς όρους τής παραγράφου (η) τού Κανονισμού 5 τού παρόντος Κεφαλαίου.
- (11) Θά υπάρξη δυνατότης ώστε ή σύνδεσις αύτη νά χρησιμοποιηται εις έκάτεραν των πλευρών τού πλοίου.

(ε) *Φορητοί Πυροσβεστήρες εντός Χώρων 'Ενδιάμεσας και 'Υπηρετικών*

Πάν πλοίων θά έφοδιζεται έντός των χώρων ενδιάμεσας και των υπηρετικών διά πυροσβεστήρων έγκεκριμένου τύπου, τον όποιον ή 'Αρχή κρίνει κατάλληλον και εις έπαρκή αριθμόν. 'Εν πάση περιπτώσει, ό αριθμός αυτών δέν θά είναι μικρότερος των πέντε διά πλοία όλικής χωρητικότητος 1.000 κόρων και άνω.

(στ) *Μόνιμοι 'Εγκαταστάσεις Σύμβασης Πυρκαϊάς εντός Χώρων Φορτίου*

- (1) Οι χώροι φορτίου πλοίων όλικής χωρητικότητος 2.000 κόρων και άνω, θά προστατεύονται διά μόνιμου ουστήματος σφάλμας πυρκαϊάς πληρούντος τούς όρους τού Κανονισμού 8 τού παρόντος Κεφαλαίου.

- (11) 'Η 'Αρχή δύναται νά άλλάξη τής έφαρμογής των άπαιτήσεων τού έδαφίου (1) τής παρούσης παραγράφου τὰ κύτη φορτίου παντός πλοίου (έκτός των εξαμενών δεξαμενοπλοίου):

- (1) 'Εάν είναι βραδυσσώμενα μέ χαλύβδινα καλύμματα και άποτελεσματικά μέσα κλεισίματος πάντων των άνεμιστήρων και των λοιπών ανοιγμάτων άτινα άγουν εις αυτά.

- (2) 'Εάν τό πλοίων έχη κατασκευασθώ και προορίζεται αποκλειστικώς διά μεταφοράν τοιούτων φορτίων, ως μεταλλεύματα, γαιάνθρακας ή σιτηρά, ή

- (3) "Όταν άποδεικνύεται κατά τήν κρίσιν τής 'Αρχής ότι τό πλοίων έκτελεί πλόας τοιαύτης μικράς διάρκειας ώστε νά μή θεωρηται εύλογος ή έφαρμογή τής άπαιτήσεως ταύτης.

- (111) 'Επί πλέον τής υποχρέωσεως νά πληροί τās άπαιτήσεις τού Κανονισμού τούτου, πάν πλοίων όταν μεταφέρη έκρηκτικής ύλης τοιαύτης φύσεως ή τοιαύτης παρούσης Σύμβασεως νά μεταφέρωνται υπό έπιβατηγών πλοίων θά πληροί τās άπολύτους άπαιτήσεις :

- (1) Δέν θά χρησιμοποιηται άτις έντός ολοκληρωτικής διαμερίσεως παρεχόντος έκρηκτικής ύλης. Πρός τον σκοπόν έπαγωγής τού έδαφίου τούτου,

ρας επί του φωταγωγού του μηχανοστασίου, όμοιας κεχωρισμένων μεταξύ των και διά των οποίων θα προβλέπεται διαφυγή προς τό κατάστρωμα επιβίβασης επί των λέμβων. Είς τήν περίπτωση πλοίων όλικής χωρητικότητας μικρότερης των 2.000 κόρων, ή Αρχή δύναται νά άπαλλάξη τής παρούσης άπαιτήσεως, λαμβανομένου όπ' όφιν του πλάτους και τής διατάξεως του φωταγωγού.

Κανονισμός 54

Ειδικά Διατάξεις επί των Χώρων Μηχανών

(α) Θά προβλέπωνται μέσα διά τήν κράτησιν των άνεμιστήρων των έξυπηρετούντων τους χώρους μηχανών και φορτίου και διά τό κλείσιμον πασών των θυρών, των άνεμιστήρων, των δακτυλιδειών χώρων περίξ των καπνοδόγων και των άλλων άνοιγμάτων των χώρων τούτων. Τά μέσα ταύτα θά δύνανται νά χειρίζονται έξωτερικώς των χώρων τούτων είς τήν περίπτωσην πυρκαϊάς.

(β) Τά μηχανήματα τά κινούντα τους άνεμιστήρας τεχνητός έλκυσμος δι' έμφυσήσεως και άναρροφήσεως, αί άντλία μεταγίσεως πετρελαίου κωσίμου, αί άντλία των μονάδων κωσίμου πετρελαίου και αί λοιπά όμοια άντλία κωσίμου, θά φροδιάζονται διά μέσων χειρισμού έξ άποστάσεως, κειμένων έξωτερικώς των άντιστοιχών χώρων, είς τρόπον ώστε νά δύνανται νά κρατούνται είς τήν περίπτωσην έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου έντός του όποιου είναι εγκατεστημένα.

(γ) Έκαστη σωλήνωσις άναρροφήσεως πετρελαίου κωσίμου άγόμενη έκ πετρελαιοδεξαμενής, πετρελαιοδεξαμενής κατακάθισως ή ύπηρετικής πετρελαιοδεξαμενής, κειμένων άνωθεν των διπυθμένων, θά φροδιάζεται διά κρουνού ή έπιστομίου δυναμένου νά κλείεται έξωθεν του άντιστοιχού χώρου είς τήν περίπτωσην έκδηλώσεως πυρκαϊάς έντός του χώρου έντός του όποιου εύρίσκονται αύται. Είς τήν ειδικήν περίπτωση πετρελαιοδεξαμενών κύτους (deep tanks) κειμένων έντός ολόκληροτε σήραγγος αξόνων ή σήραγγος σωληνώσεων, θά τοποθετούνται έπιστομία επί των πετρελαιοδεξαμενών τούτων, αλλά, είς τήν περίπτωσην πυρκαϊάς, θά δύνανται νά κλείονται διά μέσα εππροσθετού έπιστομίου κειμένου επί τής σωληνώσεως ή των σωληνώσεων, έξωθεν τής σήραγγος ή των σπράγγων.

ΜΕΡΟΣ Ε' — ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κανονισμός 55

Έφαρμογή

(α) Τό παρόν Μέρος θά εφαρμόζεται έφ' άπάντων των νέων δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων ακάθαρτον πετρέλαιον, παράγωγα πετρελαίου έχοντα σημείον άναφλέξεως μή υπερβαίνον τους 60° C (140° F) (δοκιμή κλειστού δοχείου) ώς τουτο καθορίζεται διά μία έγκεκριμένη συσκευής όπολογισμοδ σημείου άναφλέξεως των όποιων ή πίεσις άερίου Reid είναι κατώτερα τής άτμοσφαιρικής, ή έτερα όγρή τροϊόντα ένέχοντα παρόμοιον κίνδυνον άναφλέξεως.

(β) Έπιπλέον, άπαντα τά πλοία, περί ών τό παρόν Μέρος, θά συμμορφούνται προς τάς άπαιτήσεις των Κανονισμών 52, 53, και 54 του παρόντος Κεφαλαίου, έκτός τής περιπτώσεως των δεξαμενοπλοίων άτινα συμμορφούνται προς τον Κανονισμό 60 του παρόντος Κεφαλαίου, έφ' ών δέν άπαιτείται όπως έχη εφαρμογήν ή παράγραφος (στ) του Κανονισμού 52.

(γ) Όσάκις πρόκειται νά μεταφερθούν φορτία διάφορα των άναφερομένων είς τήν

ή διά βοηθητικούς σκοπούς όλικής ισχύος ούχι μικρότερης των 746 ΚW, είς πλοϊον όλικής χωρητικότητας 1.000 κόρων και άνω, θά προβλέπωνται αί κατωτέρω διατάξεις :

(i) Θά υπάρχη μία των Μονίμων έγκαταστάσεων των άπαιτούμένων υπό του έδαφίου (ζ)(i) του παρόντος Κανονισμού.

(ii) Θά υπάρχη έντός έκάστου χώρου μηχανών είς πυροσβεστήρ άφρού έγκεκριμένου τύπου, περιεκτικότητας ούχι μικρότερης των 45 λίτρων (ή 10 γαλλόνων) ή ίσοδυνάμου, καθώς επίσης είς φορητός πυροσβεστήρ άφρού έγκεκριμένου τύπου, άνά 746 ΚW ισχύος των μηχανών ή μέρος της ισχύος τούτης. Ό όλικός όμος αριθμός των φορητών πυροσβεστήρων τούτων δέν θά είναι κατώτερος των δύο και δέν θά άπαιτείται νά υπερβαίνη τους έξ.

(β) Διατάξεις Σβέσεως Πυρκαϊάς έντός Χώρων περιεχόντων Άτμοστρόβιλους και μή απαιτούντων Μονίμους Έγκαταστάσεις

Η Αρχή θά εξέτάση ειδικώς τάς άπαιτούμενας διατάξεις σβέσεως πυρκαϊάς έντός χώρων περιλαμβανόντων άτμοστρόβιλους, όστινες χωρίζονται από τά λεβητοστάσια διά στεγανών διαφραγμάτων.

(i) Έξάρτησις Πυροσβέστου και Άτομικός Έξοπλισμός

(i) Πάν πλοϊον, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται περί νέου ή ύπάρχοντος, θά φέρη τουλάχιστον δύο εξάρτησις πυροσβέστου συμμορφούμενας προς τάς απαιτήσεις του Κανονισμού 14 του παρόντος Κεφαλαίου. Επί πλέον, ή Αρχή δύναται νά άπαιτήση, επί πλοϊον μεγάλου μεγέθους προσθέτους ριγούς άτομικού έξοπλισμού και επί των δεξαμενοπλοίων και πλοϊον ειδικού προορισμού, ως λ.χ. πλωτών εργοστασίων, προσθέτους εξάρτησις πυροσβέστου.

(ii) Δι' έκάστην εξάρτησιν πυροσβέστου ή όποία περιλαμβάνει μίαν αύτόνομον άναπνευστικήν συσκευήν, ως προβλέπεται υπό του Κανονισμού 14 (β) του παρόντος Κεφαλαίου, θά φέρωνται άμοιβαί γομώσεις είς έγκεκριμένην υπό τής Αρχής κλίμακα.

(iii) Αί εξάρτησις πυροσβέστου και ό άτομικός έξοπλισμός θά φυλάσσωνται όδ-τω πως ώστε νά είναι εύχερός προσπελάσιμοι και έτοιμοι προς χρήση, και ότε φέρονται επί του πλοίου περισσότεραι τής μίης εξάρτησεως πυροσβέστου και άτομικός έξοπλισμός θά φυλάσσωνται είς θέσεις άπεχούσας μεταξύ των τό δυνατόν περισσότερον.

Κανονισμός 53

Μέσα Διαφυγής

(α) Έντός και έξ όλων των χώρων ένδιαιτήσεως των έπιβατών και του πληρώματος και των χώρων όστινες χρησιμοποιούνται υπό του πληρώματος, εξαίρεσει των χώρων μηχανών, θά προβλέπωνται κλίμακες και κατακόρυφοι κλίμακες, είς τρόπον ώστε νά υπάρχουν μέσα άμέσου διαφυγής προς τό κατάστρωμα επιβίβασης επί των σωσιβίων λέμβων.

(β) Έντος των χώρων μηχανών θά προβλέπωνται δύο μέσα διαφυγής, έξ έκάστου μηχανοστασίου, σήραγγος αξόνων και λεβητοστασίου, τό έν εκ των οποίων δύναται νά είναι μία στεγανή θύρα. Έντός των χώρων μηχανών, όταν δέν υπάρχη στεγανή θύρα, τά δύο μέσα διαφυγής θά συνίστανται έκ δύο συγκροτημάτων κλιμάκων χαλυβδίνων, είς όσον τό δυνατόν μεγαλύτεραν μεταξύ αύτών απόστασιν, ατίνες θά άγουν είς τάς θύ-

(δ) Δέον όπως υφίστανται μέσα διά την διατήρησιν μακράν των χώρων ένδιατήσεως και ύπηρεσίας έκρουθ επί των καταστρώματων. Τούτο δύναται νά έκτελεσθή διά της υπάρξεως μονίμου συνεχούς τοιχώματος καταλλήλου ύψους έκτεινόμενου έκ της μιάς μέχρι της άλλης πλευράς του σκάφους.

Ειδική μέριμνα πρέπει νά λαμβάνεται επί περιπτώσεων εγκαταστάσεων προοριζόμενων διά την φόρτωσιν έκ της πρύμνης.

(ε) Τά έξωτερικά τοιχώματα τών ύπερκατασκευών και ύπερτεγαμαμάτων όττω περιβάλλουν τους χώρους ένδιατήσεως και ύπηρεσίας καθώς και τά καταστρώματα επί τών οποίων εύρισκονται οι τοιχοί χώροι, δέον όπως διαθέτουν μόνωσιν συμφώνως μέ τά πρότυπα Α-60 καθ' όλην την έκτασιν της έπιφανείας αυτών ήτις άντικρίχει τās δεξαμενάς πετρελαίου και ως προς τά καταστρώματα μέτρως άποστάσεως τριών (3) μέτρων πρύνθηθ του έμπροσθίου τοιχώματος. Ή μόνωσις τών πλευρικών τοιχωμάτων τών ύπερκατασκευών και ύπερτεγαμαμάτων θά φθάη είς ύψος καθοριζόμενου υπό της 'Αρχής.

(στ) Φρακταί ύπερκατασκευών και ύπερτεγαμαμάτων περιεχόντων χώρους ένδιατήσεως και ύπηρεσίας, έχουσαι όθιν πρós τās δεξαμενάς πετρελαίου δέον όπως κατασκεύάζονται συμφώνως πρós τās ακόλουθους προϋποθέσεις:

(i) Δέν έπιτρέπονται θύραι επί τών τοιούτων φρακτών, έξαιρουμένης της περίπτωσης θυρών χώρων όστινες δέν έχουν πρόσβασιν πρós τους χώρους ένδιατήσεως και ύπηρεσίας, ως είναι οι σταθμοί έλέγχου φορτίου, αί άποθήκαι προμηθειών και αί λοιπαί άποθήκαι, κατά την όποιαν ή 'Αρχή δύναται νά χορηγή ή σχετική άδεια. Όπου εύρίσκονται ται αυτά θύραι τά τοιχώματα του χώρου έκ του οποίου διδών έξόδον δέον όπως μόνωσιν κατά τά πρότυπα Α-60. Έπί τών τοιούτων τοιχωμάτων έπιτρέπεται ή προσαρμογή κινητών έλασμάτων διά κοχλίων προκειμένου νά έξυληρητηθή όττω ή μετακίνησις τών μηχανημάτων μέσφ αυτών.

(ii) Παραφωτίδες εύρισκόμεναι επί τών τοιούτων τοιχωμάτων δέον νά είναι μόνιμως κλειστού τύπου. Αντίθετως τά παράθυρα του οικιστηρίου δέν είναι άπαραίτητον νά είναι του τύπου τούτου.

(iii) Ή πρώτη σειρά παραφωτίδων άνω του κυρίου καταστρώματος δέον νά έχουν προσαρμοσμένα είς τό έξωτερικόν των καλύμματα έκ χάλυβος ή άλλης ισόδύναμου ύλης.

Κανονισμός 57

Κατασκευή

(α) (i) Τό σκάφος, τό ύπερκατασκεύασμα, τά διαφράγματα του σκάφους, τά καταστρώματα και τά ύπερτεγώσματα θά κατασκευάζονται έκ χάλυβος ή άλλου ισοδύναμου ύλικού.

(ii) Τά μεταξύ άντλιοστασίων, περιλαμβανομένων και τών άνωθεν των και τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α διαφράγματα δέον όπως είναι Κλάσεως «Α» και μή φέρουν διαλέσεις κλάσεως κατωτέρας του «Α-Ο» ή ισοδύναμου από

Αί απαιτήσεις της παραγράφου ταύτης οσάκις είναι εφαρμοστέαι, έκτός της περιπτώσεως εισόδου είς τον χώρο της γέφυρας ναυσιπλοΐας, έκτεκείνεται και επί των τοιχωμάτων των ύπερκατασκευών και ύπερτεγαμαμάτων μέχρις άποστάσεως 5 μέτρων κατά την διαμήκη έννοιαν έκ του πωραίου άκρου τών τοιούτων κατασκευών.

παράγραφον (α) του παρόντος Κανονισμού, δι' όν δημιουργούνται πρόσθετοι κίνδυνοι πυρκαϊγής, είναι δυνατόν νά απαιτηθούν πρόσθετα μέτρα άσφαλείας ότινα θά καθορισθούν υπό της 'Αρχής.

(δ) Πλοία συνδεδεσμένων μεταφορών δέν θά μεταφέρουν ξηρά φορτία έκτός εάν ουδεμία έκ τών δεξαμενών φορτίου περιέχει πετρελαιο και έχει λάβει χώρα καθαρσίσις αυτών διά την άπελευθέρωσιν τών έπικινδύνων άερίων ή έκτός εάν, είς έκαστην περίπτωση, ή 'Αρχή θεωρεί ως ικανοποιητικής τās ληφθείσας προφυλάξεις.

Κανονισμός 56

Θέσις και Διαχωρισμός τών Χώρων

(α) Οι χώροι μηχανών Κατηγορίας Α πρέπει νά εύρισκωνται πρύνθηθ των δεξαμενών φορτίου και τών δεξαμενών περισυλλογής διαφυγόντος πετρελαίου και νά είναι άπομονωμένοι έξ αυτών διά διαχωριστικού στεγανού φρεατίου, του άντλιοστασίου πετρελαίου ή της πετρελαιοαποθήκης άνεφοδιασμού του πλοίου είς καύσιμα. Δέον ώσαύτως νά εύρισκωνται πρύνθηθ των τοιούτων άντλιοστασίων και διαχωριστικών στεγανών, άλλ' ούχι άπαραίτητως και πρύνθηθ των πετρελαιοδεξαμενών έφοδιασμού του πλοίου είς καύσιμα.

Πάντως τό κατώτερον τμήμα του άντλιοστασίου δύναται νά εύρίσκεται έν έσοχή είσχωρούσθι έντός τών χώρων τών μηχανών, πρós καλύτεραν τοποθέτησιν τών άντλίων, υπό την προϋπόθεσιν ότι ή όροφή της έσοχής δέν είναι γενικώς είς ύψος μεγαλύτερον του ενός τρίτου του πλευρικού ύψους του πλοίου άνωθεν της τρόπδος, πλην της περιπτώσεως σκαφών χωρητικότητας ούχι μεγαλύτερας τών 25 000 τόννων (D.W.) διά τά όποια δύναται νά καταδειχθή ότι διά λόγους προσβάσεως και ικανοποιητικής διατάξεως τών σωληνώσεων, τούτο δέν είναι πρακτικόν, όποτε ή 'Αρχή δύναται νά έπιτρέψη έσοχήν υπερβαίνουσαν τό τοιούτον ύψος, πάντως όμως μή υπερβαίνουσαν τό ήμισυ του πλευρικού ύψους του πλοίου άνωθεν της τρόπδος.

(β) Οι χώροι ένδιατήσεως, οι κύριοι σταθμοί έλέγχου του φορτίου, οι σταθμοί έλέγχου και οι χώροι ύπηρεσίας πρέπει νά εύρισκωνται πρύνθηθ άπασών τών δεξαμενών φορτίου, τών δεξαμενών περισυλλογής διαφυγόντος πετρελαίου, τών άντλιοστασίων και τών στεγανών χώρων, οι όποιοι άπομονώνουν τās δεξαμενάς φορτίου και τās δεξαμενάς περισυλλογής διαφυγόντος πετρελαίου από τους χώρους μηχανών Κατηγορίας Α.

Οι ονδήποτε κοινόν διάφραγμα διαχωρίζον άντλιοστάσιον φορτίου, περιλαμβανομένης και της εισόδου του άντλιοστασίου, από τους χώρους ένδιατήσεως, τους χώρους ύπηρεσίας και τους σταθμούς έλέγχου, πρέπει νά κατασκευάζονται συμφώνως πρós τά πρότυπα Α-60. Όταν τούτο θεωρηται αναγκαίον δύναται νά έπιτραπεί όπως οι χώροι ένδιατήσεως, σταθμοί έλέγχου, χώροι μηχανών, πλην τών τοιούτων Κατηγορίας Α, και χώροι ύπηρεσίας, νά εύρισκωνται πρύνθηθ τών δεξαμενών φορτίου, δεξαμενών, άντλιοστασίων φορτίου και στεγανών φραγμάτων, ύποκειμενοι πάντως είς αντίστοιχα πρότυπα άσφαλείας και ύπαρξιν διαθεσίμων άναλόγων διατάξεων καταβάσεως πυρός, ικανοποιουσών την 'Αρχήν.

(γ) Όσάκις καθίσταται άναγκαία ή εγκατάστασις χώρου ναυσιπλοΐας άνωθεν δεξαμενής φορτίου, ούτος πρέπει νά προορίζεται μόνον διά σκοπούς ναυσιπλοΐας και νά διαχωρίζεται του καταστρώματος τών δεξαμενών φορτίου δι' άνοικτού χώρου ύψους τουλάχιστον δύο (2) μέτρων.

Επί πλέον πρέπει ή προστασία κατά της πυρκαϊγής του τοιούτου χώρου ναυσιπλοΐας νά είναι ή απαιτούμένη διά τους χώρους έλέγχου ως καθορίζεται υπό τών παραγράφων (α) και (β) του Κανονισμού 57 και τών λοιπών άναλόγων διατάξεων του παρόντος Μέρους.

δυνάμει κατά περίπτωση τόν ύφιστάμενον κίνδυνον κυρίως. Υλική τή διατήρηση εύχερες άφρησεύονται από τήν θερμότητα δέον όπως μή χρησιμοποιούνται είν τήν κατασκευήν εύδιαών έξαγωγών ύγιεινής και άλλων όμοιος φύσεως άνομιμάτων είν τήν έξωτερικών περιβάλλον και είν ύψος κλησίον τής έκταλως. διά τήν άποφυγήν κίνδυνον κατακλύσεως είν περίπτωσιν καταστροφής αύτων συνεκείλ πυρκαϊάς.

(ιιι) Ό μηχανικός άρειώς τών χώρων μηχανών δέον όπως δύναται νά διακοπή από εύχερες προσκελίσμον θέσιν κειμένην έκτός τών χώρων μηχανών.

(ιιι) Αί άναφωτίδες τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α και άντλιοστασίων δέον όπως είν κατασκευασμένα συμφώνως πός τās διατάξεις του έκταλως (ιι) τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού τās άναφωτίδες είν νά περδύρα και παραφωτίδα, και επί πλέον δέον όπως ή διάταξη των είν τούτῳ άστε νά καθίσταται εύχερες τή κλείσιμον αύτων έκ θέσεως έκτός τών χώρων τούς όποιους έξυκριτούν.

(β) Ένός τών χώρων ένδαιτήσεως, άφρησίας και σταθμών έλέγχου θα άφρηζονται αι άκόλουθα άπαιτήσεις :

(i) Τά διαφράγματα τών διαδρόμων, περιλαμβανομένων και τών θυρών, πρέπει νά άποτελούνται έκ τμημάτων Κλάσεως «Α» ή «Β» έκτεταμένων από καταστρώματος είν κατέστρωμα. Όσάκις υπάρχουν έκ άφρησίον τών κληρών του διαφράγματος συνεχείς όροφοι ή έκτετατές Κλάσεως «Β» τή διαφράγμα δύναται νά τερματίζεται είν άσός. Αί όθρα τών θαλάσσιων και τών κονστινών χώρων δύναται νά έχουν έννοήματα άφρησιον είν νά καταστρώον ήμισυ αύτων.

(ii) Τά δάκενα τή περιλαμβανόμενα όπισθεν τών έκιστρώσεων, φανωμάτων και έκτεταμένων θα ύκοδιαιρούνται καταλλήλως υπό καλής άφρησίον των διαφράγματος άέρως, κειμένων είν μεταξύ αύτων άκόστασιν όχι μεγαλύτερη των 14 μέτρων.

(iii) Όροφοι, έκτετατές, διαφράγματα και μονώσεις, κλήν τών μονώσεων άφρησίον των καταψήσεως δέον νά άποτελούνται έξ άκόστασιν ύλικού. Όσάκις διά τήν άποφυγήν διαρροών άέρων και κολλάσεις τούτῳ χρησιμοποιούνται άν συνδύασμῳ μετά τών μονώσεων καλής και μονώσεων σελήων δά συστήματα ψύσεως, δέον είν άπαιτήτων όπως είν άκόστασιν ύλικου, πρέπει όμως νά υπάρχουν είν όσον τή δυνατόν μικρότερην ποσότητα και αι έκτεταμένες έκφάνειαι αύτων νά έχουν ίδιότητα κατά τής έκτετασεως τής φλογής, άφρησίον τούς τήν Άρχήν.

(iv) Τά κλάσινα, περιλαμβανομένων τών βάσεων και τών ένωσιών τερματών, διαφράγματος, έκτεταμένων, όροφών και φανωμάτων ρυθμιστός άέρως δέον άφρησονται τούτῳ, πρέπει νά είν κατασκευασμένα έξ άκόστασιν ύλικού. Ρακτηρίζονται από ίδιότητα χαμηλής έκτετασεως τής φλογής.

(v) Άσας αι έκτεταμένες έκφάνειαι είν τούς διαδρόμους και τή κλημακοστήσια, ως και αι έκφάνειαι είν κεκρυμμένους ή άφρησίον τούς χώρους πρέπει νά γαρρακτηρίζονται από ίδιότητα χαμηλής διαδόσεως του πυρός.

(vi) Τά διαφράγματα, αι έκτετατές και αι όροφοι δύναται νά κατασκευαστούν από κατασκευασμένης μεγίστου πάχους δύο (2) χιλιοστών του μέτρου έντός

• Γίνεται μέλη τής Συστάσεως ήτις υλοτήθη υπό του Όργανισμού διά τής Άφρησίας Α. 166(Ε.Σ.ΙΥ) έκ τών Όδηγιών διά τήν Έκτίμησιν τών έκ τής Πυρκαϊάς Έκτεταμένων Έκφάνειων τών Υλικών.

κάσης άλόγως, παρά μόνον είν περιπτώσεις συγκαταληπτήν άόλων τών έντῶν ή άπορροίον διαλύσεων μετά στυπιοβλήτων.

(iii) Διαφράγματα και καταστρώματα άποκλόντα διαφράγματα τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α και άντλιοστασίων, περιλαμβανομένων και τών άντιστοίχων άγνῶν των, από τούς χώρους ένδαιτήσεως και ύφρησίας δέον όπως είν Κλάσεως «Α-60».

Τά τούτα διαφράγματα και καταστρώματα καλής έκτασης και όλνδῶν τούτῳ τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α και άντλιοστασίων δέον θα πρέπει νά φέρουν όπως προοριζόμενες διά παράδωρα ή παραφωτίδες.

(iv) Πάντως αι άπαιτήσεις τών έκφάνειαν (ii) και (iii) άντετρέδω δέον όπως μή θεωρηθή ότι άποκλείουν τήν τοποθέτησιν μονίμων έγκερμένων τούκων και άδιατεροστών από άέρια καλυπτήρων φωτός, διά τόν φωτισμόν τών άντλιοστασίων, υπό τήν προϋπόθεσιν ότι διαδένουν έπαρκή άνοχήν και διατηρούν τή χερρακτηριστικά του διαφράγματος Κλάσεως «Α» ως πός τήν άφρησιότητα και τή άδιατεροστων έκ τών άέρων. Έπί πλέον δέον όπως μή θεωρηθή ότι άποκλείουν τήν χρήση παραθύρων είν αέθουσας έλέγχου κειμένην έξ όλοκληρου έντός του χώρου τών μηχανών.

(v) Οι σταθμοί έλέγχου πρέπει νά χωρίζονται από τών γειτονικών πός αύτους κλειστών χώρων διά διαφράγματος και καταστρώματος Κλάσεως «Α». Η μόνωση τών τοιχωμάτων τών περιβαλλόντων τούς σταθμούς έλέγχου θα καθορίζεται υπό τής Άρχής λαμβανούσης έκ τών τόν κίνδυνον πυρκαϊάς είν τούς γειννάζοντας χώρους.

(vi) Αί έξωτερικοί θυραι είσόδου είν τούς χώρους τών μηχανών Κατηγορίας Α δέον όπως είν αυτοκλειόμενου τούκων και σύμφωνα πός τās διατάξεις του έκταλως (vi) τής παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού.

(vii) Η έκφάνεια τής μόνωσης έσωτερικώς τών τοιχωμάτων τών χώρων μηχανών Κατηγορίας Α δέον όπως είν άδιακέραστη από πετρελαιοειδή και άναφωτίδες αύτων.

(viii) Έφ όσον υφίστανται έπιφανειακά καλύματα καταστρώματος, τούτα δέον όπως είν από έγκερμένον ύλικόν τή όπολον δέν άναφλέγεται εύκόλως.

(ix) Έσωτερικά κλίμακες δέον όπως είν χαλύβδινοι ή από έτερον κατάλληλον ύλικόν.

(x) Διαφράγματα διαχωρίζοντα χώρους ένδαιτήσεως από μαγειρεία, άποθήκας χρωμάτων ή λαμπτήρων και ναυκλήρου, δέον όπως είν χαλύβδινα ή από έτερον ισοδύναμον ύλιν.

(xi) Χρώματα και βερνίκια διαφρών είδων χρησιμοποιούμενα επί έκτεταμένων έσωτερικών έκφάνειων δέον όπως είν τούτῳ τής φύσεως άστε νά μή δημιουργούν, κατά τήν κρίσιν τής Άρχής, κίνδυνον πυρκαϊάς και επί πλέον δέν θα πρέπει νά δύναται νά προέλθουν έξ αύτων καπνοί ή έτερα δηλητηριώδη παράγωγα.

(xii) Σωληνώσεις μέσφ τών όποιων κυκλοφορεί πετρέλαιον ή έτερα εύφλεκτα ύγρά δέον όπως τυχάνουν είδικής έγκρίσεως τής Άρχής λαμβανούσης έκ

• Γίνεται μέλη τής Συστάσεως ήτις υλοτήθη υπό του Όργανισμού διά τής Άφρησίας Α. 214(VII) άφρησίον είν τās Βελτιωμένες Προκαρκτικές Όδηγίες έκ τών Διαδικασιών Δοκιμής τών Έπιφανειακών Έκτεταμένων τών Καταστρώματων.

τοιαύτη ώστε να ανταποκρίνεται προς τὰς απαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Τοιαῦτα ἀνοίγματα ἰσῶς διὰ τοὺς χώρους μηχανῶν δέον νὰ εὐρίσκωνται δυνάμει δυνατόν περισσώτερον πρὸς πρόωγην.

Ἐκί τοῦτου πρέπει νὰ λαμβάνεται μέριμνα ὅτε τὸ πλοῖον φορτῆται ἐκ τῆς πρῆτης Πηγῆς ἐναύσεως ὡς λ.χ. ηλεκτρικὰ ἐργαλεῖα ἢ εξαρτήματα δέον νὰ τοποθετηθῶσι εἰς τοιαύτας θέσεις ὅστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ δημιουργία κινδύνου ἐκρήξεως.

(γ) Οἱ χώροι ἀνάλυστασιον πρέπει νὰ ἀρρίζωνται μηχανικῶς, αἱ δὲ ἐξωτερικὰ τῶν ἐξοπλιστῶν πρέπει νὰ δότηθῶνται εἰς ἀσφαλῆ θέσιν ἐκί τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος.

Ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν χώρων αὐτῶν πρέπει νὰ εἶναι τοιαύτης ἐκπρότητος ὥστε νὰ περιρρίπτηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ δυνατότης συσσωρεύσεως εὐφλέκτων ἀερίων. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀλλοτῶν ἀέρος δέον νὰ εἶναι τοῦλάχιστον 20 φορές καθ' ἄραν, ἐκί τῇ βάρει τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ χώρου.

Οἱ ἀγωγοὶ ἐξοπλισμοῦ πρέπει νὰ εἶναι τοιοῦτοτρόπως τοποθετημένοι, ὥστε νὰ ἐξαρρίζεται ἐπαρκῶς ἀλόκληρος ὁ χείρος.

Ὁ ἐξοπλισμὸς δέον νὰ εἶναι τύπου ἀναρροφίσεως.

Κανονισμὸς 59

Μέσα Διαφυγῆς

Ἐκί κλέον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 53 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ Ἀρχὴ δέον ὅπως καθορίξῃ κατὰ περίπτωσιν τὸν ἀριθμὸν καὶ τὸ εἶδος τῶν μέσων διαφυγῆς, εἰς περίπτωσιν κινδύνου, ἐκ τῶν κοιτανόσεων τοῦ προσκευατοῦ τοῦ πλοίου.

Κανονισμὸς 60

Προστασία Δεξαμενῶν Φορτίου

(α) Διὰ δεξαμενῶν νεκροῦ βάρους 100.000 τόνων καὶ ἄνω καὶ διὰ πλοῖα σφραγισμένων μεταφορῶν νεκροῦ βάρους 50.000 τόνων καὶ ἄνω, ἡ προστασία τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῆς περιοχῆς καταστρώματος αὐτῶν διὰ ἐξοπλισμῶν δι' ἐνὸς μονήμιου συστήματος ἐκτοξεύσεως ἀεροῦ ἐκί τοῦ καταστρώματος καὶ ἐνὸς συστήματος ἀδρανοῦς ἀερίου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 61 καὶ 62 τοῦ παρόντος Μέρους. Ἀντὶ τῶν ὡς ἄνω ἐγκατεστάσεων ἢ Ἀρχὴ κατόπιν μελέτης τῶν δεξαμενῶν καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου, δύναται νὰ ἐπερίνη ἐτέρους συνδυασμοὺς μονήμιων συστημάτων, ἐὰν οὗτοι παρέχουν προστασίαν ἰσοδύναμον πρὸς τὴν ἀνωτέρω, δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Διὰ νὰ θεωρηθῇ ἐν προτεινόμενον σύστημα ἰσοδύναμον πρὸς τὸ παρῶν ἀεροῦ καταστρώματος δέον ὅπως:

- (i) Εἶναι (καὶν) ὅπως καταβόνην πυρταῖν ἐξ ἐκπλοῦσεως τῶν δεξαμενῶν καὶ προλαμβάνῃ ἐπίσης ἀνὰ πλοῖον ἐκτόξευτον ἀερίου καὶ ἀνὰ πλοῖον ἐκτόξευτον ἀερίου καὶ
- (ii) Εἶναι (καὶν) διὰ τὴν καταπολέμησιν πυρκαϊῶς εἰς δεξαμενὰς αἰσιντες ἔχουν ὑποστή ρήγμα.
- (γ) Διὰ νὰ θεωρηθῇ ἐν προτεινόμενον σύστημα ἰσοδύναμον πρὸς τὸ παρῶν ἀεροῦ δέον ὅπως:

αὐτοῦ καὶ τῶν διαδρόμων, κλιμακοστασίων καὶ σταθμῶν ἐλέγχου ὅπου τὸ μέγιστον πάχος δέν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὸ 1,5 χιλιοστὸν τοῦ μέτρου.

(vi) Κλιμακοστάσια διαπερνῶντα ἐν μόνον κατὰστρωμα πρέπει νὰ προστατευθῶνται ἐκί ἐνὸς τοῦλάχιστον ἐπικέδου διὰ διαχωριστικῶν τμημάτων Κλάσεως «Α» ἢ «Β» καὶ αὐτοκλειομένων θυρῶν ὅσας ὅστε νὰ περιρρίπτηται ἡ ταχὺ ἐξέκλιψις τοῦ πυρὸς ἐκ τοῦ ἐνὸς καταστρώματος εἰς τὸ ἕτερον. Ὅσον ἀνελαστικῶν κληρώματος δέον ὅπως ἀποτελοῦνται ἀπὸ τμήματα Κλάσεως «Α». Κλιμακοστάσια καὶ ὅσοι ἀνελαστικῶν διαπερνῶντα κλίμακα τοῦ ἐνὸς καταστρώματος πρέπει νὰ περιβάλλωνται ὑπὸ τμημάτων Κλάσεως «Α» καὶ νὰ προστατευθῶνται εἰς ἄλλα τὰ καταστρώματα διὰ χαλυβιδίων θυρῶν αὐτοκλειομένου τύπου. Εἰς τὰς θυρὰς αὐτὰς δέν πρέπει νὰ ὑπάρχουν χειρολαβὰι με ἀντιστρα ἀντηχοποιήσεως.

Πάντες δύνανται νὰ χρησιμοποιῶνται τηλεχειριζόμενοι τύποι μηχανισμῶν, μὴ ὑποκείμενοι εἰς κινδύνους βλαβῶν, διὰ τὴν κρήσιν τῶν θυρῶν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θέσιν, δυνάμει νὰ ἐξασφαλίσουν ἀπελευθέρωσιν ἐξ ἀποστάσεως.

(γ) Οἱ ἀγωγοὶ ἀερισμῶν τῶν χώρων τῶν μηχανῶν Κατηγορίας Α γενικῶς δέν πρέπει νὰ διερχοῦνται μέσα τῶν χώρων ἐνδοιατήσεως, ἀπρετικῶν ἢ σταθμῶν ἐλέγχου. Κατ' ἐξίρεσιν δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀπόκλισις ἐκ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης ὑπὸ τὰς κάτωθι προϋποθέσεις:

(i) Οἱ ἀγωγοὶ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος καὶ διαθέτουν μόνωσιν τύπου «Α-60», ἢ

(ii) Οἱ ἀγωγοὶ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος καὶ φέρουν αὐτόματον φράκτιν πρὸς κλησίον τοῦ τοιχώματος ὅπου διαπερνοῦν ἵνα εἰσχωρήσων εἰς τὸν χώρο καὶ φέρουν μόνωσιν τύπου «Α-60» εἰς τὴν ἡμῖαν αὐτῶν ἐκ τοῦ χώρου μηχανῶν Κατηγορίας Α μέχρι σημείου ἀπέχοντος τοῦλάχιστον 5 μέτρα ἄραν τοῦ φράκτου πυρὸς.

(δ) Ἀγωγοὶ ἀερισμῶν προοριζόμενοι διὰ τοὺς χώρους ἐνδοιατήσεως, ὑπηρεσίας ἢ σταθμῶν ἐλέγχου γενικῶς δέν πρέπει νὰ διερχοῦνται μέσα τῶν χώρων μηχανῶν Κατηγορίας Α. Δύνανται νὰ ἐπιτραπῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀπόκλισις ἐκ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης καὶ τῶν ὡς ἄνω οἱ ἀγωγοὶ νὰ εἶναι κατεσκευασμένοι ἐκ χάλυβος καὶ ὅτι ὑπάρχουν αὐτόματες φράκτιν πρὸς κλησίον τῶν τοιχωμάτων ὅπου διαπερνῶνται.

Κανονισμὸς 68

Ἀερισμὸς

(α) Ἡ ἀερισμὸς καὶ ἡ θέσις τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ καταστρώματος τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ἐκί ὅν δύνανται νὰ ἀναδύων ἀέρια πρέπει νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ περιρρίπτηται εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ δυνατότης ἐκτόξευσης τῶν ἀερίων εἰς κλειστοῦς χώρους περιέχοντας πηγὴν ἐναύσεως ἢ συγκεντρώσεως ἀερίων εἰς περιοχὴν μηχανημάτων καὶ ἐξοπλισμῶν καταστρώματος, ὅπου εἶναι δυνατόν νὰ δημιουργοῦν κινδύνους ἐναύσεως.

Εἰς πόσον περίπτωσιν τὸ ὕψος τῆς ἀνοίγει τοῦ καταστρώματος, ἐξαρτῶνται καὶ ἡ ταχύτης ἐκκενώσεως τῶν ἀερίων πρέπει νὰ ἐξετάζωνται ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῆς ἀποστάσεως πρὸς τὴν ἐξοχὴν ἐξ οὐλοῦ καὶ ἀνοίγματος, ὑπερταγίσματος ἢ πηγῆς ἐναύσεως.

(β) Ἡ ἀερισμὸς τῶν εἰσχωρῶν καὶ ἐξωχωρῶν τοῦ πλοίου καὶ τῶν λοιπῶν ἀνοιγμάτων τῶν χώρων ὑπερκαταστάσεων καὶ ὑπερκαταστάσεων πρέπει νὰ εἶναι

(δ) Ο άφροδ άπό τό μόνιμον σύστημα άφροδ θά διοχετεύεται έξ ειδικών έκτοξέων-τήρων και άεροσωληνήων. Τούλάχιστον τό 50 τοίς έκτόν τής άπαιτούμενης παροχής άφροδ δέον ν' άποδίδεται έξ έκτότου έκτοξέτηρος.

(ε) (i) Ο άριθμός και ή θέση τών έκτοξέτηρων θά είναι τοιαύτη άστε νά ελπίρονααι άπαιτήσεις τής παροχής (α) τοδ παρόντος Κανονισμού. Ή δυνατότης παροχής διαλύματος άφροδ έξ έκτότου έκτοξέτηρος ες λίτρα ανά λεπτόν δέον νά είναι τούλάχιστον τριπλασία τής προστατούμενης άπό τής λίψεως έπιφανείας καταστρώματος ες τετραγωνικά μέτρα, ή τοιαύτη δέ έπιφάνεια δέον όπως εφρίσκειαι έξ όλολέηρου έμπεσοθεν τοδ έκτοξέτηρος.

(ii) Ή άπόστasis τοδ έκτοξέτηρος άπό τό ελόν άπομακρυσμένον σημείον τής προστατούμενης έπιφανείας έμπεσοθεν άπτής δέον όπως μή είναι μεγαλύτερα τοδ 75 ο/ο τής προβολής άπτής άπό συνθήκας άνεοίας.

(στ) Έκτοξέτηρος και λίψεις διά τήν σύνδεσιν ειδικών σωληνήων και άεροσωληνήων δέον νά εφρίσκανται δεξιά και άριστερά ες τό έμπερόθειον μέρος τοδ έκτοξέου ή ες χάρους ένδιαιτήσεως έχοντας όθιν πρός τό κατάστρώμα τών δεξαμενών φορτίου. Θά προβλέπεται άεροσωλήνια δι' εφίστεαν έλιγνών κατά τήν διάρκειαν τών έπιχειρήσεων, καταπολεμήσεως τής κυρκαίως και διά τήν κάλυψιν περιούχων άποκρυπτομένων άπό τοδ έκτοξέτηρος.

(ζ) Δέον όπως ύφίστανται έπιστόμια τούον ες τόν κύριον όγωνόν άφροδ όσον και ες τό δικτιον κυρκαίως, όμως έμπεσοθεν πάσης έκσεως έκτοξέτηρος ίνα άπομονοδύνται άπό τοδ άνωτέρω όγώνος τυχόν ύφιστάμενα βλάβην τμήματα.

(η) Ή λειτουργία τοδ συστήματος άφροδ καταστρώματος με τήν άπαιτούμενην παροχήν άποθ, πρέπει νά έπιτάξη τήν παύλιν τήν χρήση τοδ έλπίστου άπαιτούμενου άριθμού προβολών ύδατος άπό τήν άπαιτούμενην θέση έκ τοδ δικτιού κυρκαίως.

Κανονισμός 62

Σύστημα Άδρανούς Άερίου

Τό σύστημα άδρανούς άερίου όπερ άναφέρεται ες τήν παράγραφον (α) τοδ Κανονισμού 60 τοδ παρόντος Κεφαλαίου πρέπει νά είναι ίκανόν όπως παρέχη ες τās δεξαμενές φορτίου, ότε τοτό άπαιτηθή, άέριον ή μήγμα άερίων με τούον χαμηλήν περιεκτικότητα ες όξυγόνον, άστε νά καθίσταται ή έντός τής δεξαμενής άτύσφαιρα άδρανής, ήτοι άνίκανος όπως διαδόσθη φλόγας. Τό τοιοϋτον σύστημα θά πληροί τās κάτωτέρω προϋποθέσεις:

(α) Δέον όπως περιορίζη ες τό έλάχιστον τήν φνάγκην είσόδου άτυσφαιρικού άέρος έντός τής δεξαμενής, κατά τήν διάρκειαν τής όμαλής λειτουργίας τοδ πλοίου, εξαίρειται τών περιπτώσεων προκαρσευής τής δεξαμενής διά τήν είσόδον έντός αϋτής ετάμων.

(β) Αί κενάι δεξαμενάι δέον όπως δύνανται νά καθαρισθούν δι' άδρανούς άερίου πρός περιορισμόν τοδ ες ύδρογονάνθρακας περιεχομένου αϋτών μετά τήν εκφόρτωσιν τοδ φορτίου.

(γ) Ή πλήσις τών δεξαμενών δέον όπως είναι δυνατόν νά πραγματοποιηται έντός άδρανούς άτυσφαιρας.

(i) Είναι ίκανόν νά προλαμβάνη έπικινδύνους συσσωρεύσεως εκρηκτικών μειγμάτων έντός τών δθίκεων δεξαμενών φορτίου, κατά τήν διάρκειαν τής κανονικής λειτουργίας των καθ' όλον τό ταξείδιον άπό έρμα και κατά τās άπαιτητούς έργασίας έντός τών δεξαμενών, και

(ii) Είναι τοιοϋτοτρόπως σχεδιασμένον άστε νά περιορίζη ες τό έλάχιστον τόν κίνδυνον άναφλέξεως εκ τής δημιουργίας στατικού ήλεκτρισμού προερχομένου έξ αϋτού τοϋτου τοδ συστήματος.

(δ) Διά δεξαμενώνόλοια νεκροδ βάρους κάτω τών 100.000 τόννων και διά πλοία συνδεδιασμένων μεταφορδών νεκροδ βάρους κάτω τών 50.000 τόννων, ή Ή Αρχή κατά τήν έφαρμογήν τών άπαιτήσεων τής παραγράφου (στ) τοδ Κανονισμού 52 τοδ παρόντος Κεφαλαίου δύναται νά άποδεχθή σύστημα άφροδ ίκανού όπως διοχετεύη άφρόν, έσωτερικώς ή έξωτερικώς, ες τās δεξαμενάς. Αί λεπτομέρειαι κατασκευής μιās τοιαύτης έγκαταστάσεως δέον όπως καθορίζονται άπό τής Ή Αρχής πρός ίκανοποίησιν τής:

Κανονισμός 61

Μόνιμον Σύστημα Άφροδ Καταστρώματος

Τό μόνιμον σύστημα άφροδ καταστρώματος όπερ άναφέρεται ες τήν παράγραφον (α) τοδ Κανονισμού 60 τοδ παρόντος Κεφαλαίου θά είναι έσχεδιασμένον ως άκολουθως:

(α) Αί διάτάξεις παραγωγής άφροδ πρέπει νά είναι ίκαναί νά διανέμουν τόν άφρόν ες όλόκληρον τήν περιοχήν τοδ καταστρώματος τών δεξαμενών φορτίου, ως και έντός πάσης δεξαμενής φορτίου, τό κατάστρώμα τής όποιας έχει ύποσθι ρήγμα.

(β) Τό σύστημα άφροδ καταστρώματος πρέπει νά είναι άαλής και ταχείας λειτουργίας. Ο κύριος σταθμός έλέγχου τοδ συστήματος πρέπει νά είναι τοποθετημένος έκτός τής περιοχής τών δεξαμενών φορτίου, νά γειτνιάζη πρός τοδ χώρος ένδιαιτήσεως, νά είναι εύπρόσιτος και νά δύναται νά λειτουργήσθι ες περιπτώσιν κυρκαίως έμφανισθείσης ες τοδ χώρος τούς όποιους προστατάει.

(γ) Ο ρυθμός παραγωγής διαλύματος άφροδ δέν πρέπει νά είναι χαμηλότερος τοδ ύψηλότερου τών άκολουθών:

(i) 0,6 λίτρα ανά λεπτόν και τετραγωνικών μέτρον έπιφανείας καταστρώματος. Ός τοιαύτη λογίζεται ή προκύπτουσα εκ τοδ εύρους τοδ σκάφους επί τήν συνολικήν διαμήκη έκταση τών δεξαμενών φορτίου, ή

(ii) 6 λίτρα ανά λεπτόν και τετραγωνικών μέτρον τής όριζοντίας τομής τής δεξαμενής ήτις έχει τήν μεγαλύτεραν έκφάνειαν.

Πρέπει νά παρέχεται έπαρκής συμπετυκνωμένος άφρός άστε νά εξασφαλίζεται ή δημιουργία διαλύματος άφροδ επί 20 λεπτά τής όρας τούλάχιστον ες τήν μεγαλύτεραν εκ τών δύο κοσότητων αϊ όκοιαι καθορίζονται άπό τών έδαφίων (i) ή (ii) τής παρούσης παραγράφου. Ο λόγος έκτόνωσεως τοδ άφροδ (ήτοι ό λόγος τοδ όγκου τοδ παραγομένου άφροδ πρός τόν όγκον τοδ μείγματος ύδατος και συμπετυκνωμένου άφροδ) δέν πρέπει γενικώς νά ύπερβαίη τό 12 πρός 1. Όσάκις τά συστήματα παύσου κυρίως άφρόν χαμηλής έκτόνωσεως άλλα με άναλογίαν έλαφρώς ύπερβαίνουσιν τό 12 πρός 1, ή κοσότης τοδ διαθεσίμου διαλύματος άφροδ πρέπει νά ύπολογίζεται ως και διά τὰ συστήματα με άναλογίαν 12 πρός 1. Όταν χρησιμοποιηθή άφρός μεσης έκτόνωσεως (ήτοι μεταξύ 50 πρός 1 και 150 πρός 1), ή παροχή τοδ άφροδ και ή ικανότης τών έγκαταστάσεων έκτοξέτηρων θά καθορίζεται άπό τής Ή Αρχής.

- (ε) Πρέπει να διατίθενται συστήματα έκτομπής σημάτων κινδύνου εις περιπτώσεις:
- (ι) Ύψλης περιεκτικότητας οξυγόνου εντός του συστήματος σωληνώσεων δρ-
νουδ άερίου.
 - (ιι) Χαμηλής πίεσεως άερίου εντός του συστήματος σωληνώσεως δρ-
νουδ άερίου.
 - (ιιι) Χαμηλής πίεσεως εις την παροχήν της ύδατοπαίδος καταστήματος, εάν
υφίσταται τοιούτον.
 - (iv) Ύψηλης θερμοκρασίας του άερίου εντός του συστήματος σωληνώσεων του
δρ-νουδ άερίου, και
 - (v) Χαμηλής πίεσεως ύδατος εις τό φίλτρον
- και συστήματα αυτόματου διακοπής επί τη ύπερβάσει προκαθορισμένων όρίων άφο-
ρώντων εις τας περιπτώσεις (ιι), (iv) και (v) άνωτέρω.
- (ιστ) Ο πλοίαρχος οίονδήποτε πλοίου εξωλισμένου μέ σύστημα δρ-νουδ άερίου
πρέπει να έφοδιάζεται δι' έγχειρίδιον δδηνών τό όποιον θέ περιλαμβάνη άκαιτήσεως
λειτουργίας, άσφαλείας και όηταινης άναφερομένης εις την λειτουργίαν τούτου.

Κανονισμός 63

Αντιστάσεων

Έκαστον άντλιοστάσιον φορτίου δέον όπως είναι έρωδιασμένον μέ μόνιμον σύ-
στημα καταβάσεως πυρκαϊάς χειριζόμενον από εύχερος προσιτήν θέσιν έκτός αυτού.
Τό σύστημα δέον όπως λειτουργή δι' άεκασιμό ύδατος ή δι' άλλου καταλλήλου μέσου
καθοριζόμενου υπό της Άρχής.

Κανονισμός 64

Προφύσια

Άπαντα τά άπαιτούμενα προφύσια τών εύκάπτεων σωλήνων ύδατος δέον όπως
είναι έγκεκριμένου τύπου, διεκλής χρήσεως (Α.Χ. ραντισμοί/προβολής) και να περι-
λαμβάνουν διακόπτην παροχής.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ' — ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙ' ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

(Πρός έκπλήρωσιν τών σκοπών του Μέρους τούτου του παρόντος Κεφαλαίου, δλαι αι
παραπομπαι αι άναφερόμεναι εις Κανονισμών... (1948) έχουν τήν έννοιαν της παρ-
πομπής εις τούς Κανονισμούς του Κεφαλαίου II της Διεθνούς Συμβάσεως περί Άσφα-
λείας της Άνθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1948, και δλαι αι παραπομπαι αι άναφερό-
μεναι εις Κανονισμών... (1960), έκτός εάν άλλως όρίζεται, έχουν τήν έννοιαν της πα-
ραπομπής εις Κανονισμούς του Κεφαλαίου II της Διεθνούς Συμβάσεως περί Άσφα-
λείας της Άνθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1960)

Κανονισμός 65

Έργαμνη

Πάν έπιβατηγόν πλοϊον μεταφέρον περισσοτέρους τών 36 έπιβατάν θέ συμμορφούται
τούλάχιστον προς τά κάτωθι:

- (δ) Τό σύστημα πρέπει να είναι τοιούτον ώστε κατά την έκφόρτωσιν να εξασφαλί-
ζεται όπως είναι διαθέσιμος ό όγκος του άερίου ό άναφερόμενος εις τήν παράγραφον
(στ) του παρόντος Κανονισμού. Κατά τας λοιπάς περιπτώσεις δέον όπως διατίθεται
συνεχώς έκαρπής παρόντης άερίου ώστε να εξασφαλιζται συμμόρφωσις προς τήν πα-
ράγραφον (ζ) του παρόντος Κανονισμού.
- (ε) Δέον όπως υφίστανται κατάλληλα μέσα διά τόν καθαρισμόν τών δεξαμενών
τόσον μέ καθαρόν άέρα όσον και μέ δρ-νανές άέριον.
- (στ) Τό σύστημα πρέπει να παράγη δρ-νανές άέριον μέ άπόδοσιν ίσην προς τό 125%
τούλάχιστον της μέγιστης πρσμητικής άποδόσεως τών άντλιών φορτίου.
- (ζ) Ύπό συνήθεις συνθήκας λειτουργίας, όταν αι δεξαμεναι πληρούνται ή έχουν
πληρωθι με δρ-νανές άέριον, πρέπει να διατηρήται εντός αυτών ύπερπίεσις.
- (η) Αι έξαγωγή άέριων καθαρισμού πρέπει να εύρισκονται εις τόν άνοικτόν
άέρα και να πληρούν τας αυτές γενικώς άπαιτήσεις προς τας καθοριζόμενας διά τας
εξόδους τών έξαεριστήρων τών δεξαμενών τών πετρελαιοφόρων αίτινες άναφέρονται
εις τήν παράγραφον (α) του Κανονισμού 58 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (θ) Πρέπει να υφίσταται ειδικόν φίλτρον τό όποιον να ψύξη άποτελεσματικώς τό
άέριον και άφαιρή από αυτό τυχόν στερές ύλας καθώς και τά εκ της καύσεως προερ-
χόμενα παράγωγα θείου.
- (ι) Πρέπει να υπάρχουν τούλάχιστον δύο άνεμιστήρες (ψυστήρες), οι όποιοι
όμοι, να είναι ικανοί να διοχεύουν τούλάχιστον τήν εν παραγράφω (στ) του παρόν-
τος Κανονισμού καθοριζόμενην ποσότητα άερίου.
- (ia) Τό περιεχόμενον εξυγόνον εντός του διοχετευομένου δρ-νανούς άερίου δέν πρέ-
πει κανονικώς να ύπερβαίνη τό 5 ο/ο κατ' όγκον.
- (ib) Πρέπει να διατίθενται κατάλληλα μέσα διά τήν πρόληψιν της έκστροφής
άέριων περιεχόντων ύδρογονάνθρακες ή ύδατιμούς εκ τών δεξαμενών εις τούς χώρους
τών μηχανών και τούς κυνητωγούς. Επίσης κατάλληλα μέσα δέον να διατίθενται διά
τήν πρόληψιν της άναπύξεως ύπερβολικής πίεσεως ή κανό άέρος. Εκί πλέον δέον
να έγκαθίσταται έκί του φίλτρον καθαρισμού ή του καταστήματος άποτελεσματική
ύδατοπαίς. Αι διακλαδώσεις τών άγωγών του δρ-νανούς άερίου πρέπει να είναι έρω-
διασμένα μέ έπιστόμια ή παρόμοια μέσα έλέγγου εις έκαστην δεξαμενήν. Τό σύστημα
πρέπει να είναι τοιούτον, ώστε να περιορίζηται εις τό ελάχιστον ό κίνδυνος άναφλέξεως
εκ της δημιουργίας στατικού ήλεκτρισμού.
- (iv) Πρέπει να υφίσταται έγκατάστασις όργάνων προς συνεχή παρακολούθησιν τών
ένδείξεων και καταγραφών κατά τόν χρόνον παροχής δρ-νανούς άέριου, της πίεσεως
και του περιεχομένου οξυγόνου του άερίου εις τήν κυρίαν σωλήνωσιν του δρ-
νουδ άερίου έκί της ελαστικής καταβίβσεως του ψυστήρος. Η τοιαυτή εγκατάστασις όργάνων
δέν όπως, κατά πρότυπον εύρίσκεται εις τόν σταθμόν έλέγγου φορτίου, έφ' όσον
υφίσταται τοιούτος, κίντης δέον όπως είναι εύχερος προστή υπό τό δέλεματικό
ύπερπίεσις εις τας έργασίας φορτοεκφορτώσεως. Φορητά όργανα κατάλληλα διά τήν
μέτρησιν οξυγόνου και άέριων ύδρογονανθράκων ή άναθυμιάσεων τούτων άς και αι άνα-
γκαίαι προς τόστο συνδέσεις αυτών μετά τών δεξαμενών, πρέπει να διατίθενται διά
τόν έλέγγον του περιεχομένου αυτών.
- (id) Δέον όπως διατίθενται μέσα διά τήν ένδειξιν της θερμοκρασίας και πίεσεως
εντός του συστήματος σωληνώσεων του δρ-νανούς άέριου.

(α) Πλοίων, του οποίου η τρόπος έτεθη πρό της 19ης Νοεμβρίου 1952, δέον να συμμορφωθούν προς τας διατάξεις των Κανονισμών 66 έως 85, περιλαμβανομένου, του παρόντος Μέρους.

(β) Πλοίων, του οποίου η τρόπος έτεθη την η μετά την 19ην Νοεμβρίου 1952 αλλά πρό της 26ης Μαΐου 1965, δέον να συμμορφωθούν προς τας διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως περί 'Ασφαλείας της 'Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1948, τας αναφερουμένης εις τὰ μέτρα πυρασφαλείας της εν λόγω Συμβάσεως τὰ εφαρμοζόμενα εις τὰ νέα πλοία και εππροσθέτως δέον να συμμορφωθούν προς τας διατάξεις των Κανονισμών 68(β) και (γ), 75, 77(β), 78, 80(β), 81(β) έως (ζ), 84 και 85 του Μέρους τούτου.

(γ) Πλοίων, του οποίου η τρόπος έτεθη την η μετά την 26ην Μαΐου 1965, αλλά πρό της θέσεως εν ισχύι της παρούσης Συμβάσεως, δέον, εκτός εάν συμμορφωθούν προς τὰ Μέρη Α' και Β' του παρόντος Κεφαλαίου, να συμμορφωθούν προς τας διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως περί 'Ασφαλείας της 'Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1960, τας αναφερουμένης εις τὰ μέτρα πυρασφαλείας της εν λόγω Συμβάσεως τὰ εφαρμοζόμενα εις τὰ νέα πλοία και εππροσθέτως δέον να συμμορφωθούν προς τούς Κανονισμούς 68(β) και (γ), 80(β), 81(β), (γ) και (δ) και 85 του Μέρους τούτου.

Κανονισμός 66

Κατασκευή

Τὰ κατασκευαστικά συστατικά δέον να είναι εκ χάλυβος ή έτερου καταλλήλου υλικού συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 27 (1948) πλην του ότι απομεινωμένα υπερστεγνάσματα, ότινα δέν περιλαμβάνουν ενδιδιαιτήματα και εκτεθειμένα εις τόν καιρόν καταστρώματα δύνανται να είναι εκ ξύλου, εάν τὰ λαμβανόμενα κατασκευαστικά μέτρα πυρασφαλείας ικανοποιούν την 'Αρχήν.

Κανονισμός 67

Κύρια Κατακόρυφοι Ζώνη

Τό πλοϊόν θα υποδιαιρηται εις κυρίας κατακόρυφους ζώνας διά τμημάτων Κλάσεως «Α», συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 28 (1948). Τοιαύτα τμήματα δέον να έχουν επαρκή βαθμόν μονώσεως, καθ' όσον τοδτο τυγχάνει πρακτικών, λαμβανομένης υπ' όψιν της φύσεως των γειτνιαζόντων χώρων, ως προβλέπεται υπό του Κανονισμού 26(γ) (iv) (1948).

Κανονισμός 68

'Ανοήματα εις διαφ' όγμια Κυρίων Κατακόρυφων Ζωνών

(α) Τό πλοϊόν δέον να συμμορφωθαι ουσιαδώς με τόν Κανονισμόν 29 (1948).

(β) Αί θύραι πυρκαϊάς δέον να είναι εκ χάλυβος ή (ισοδυνάμου υλικού μετά ή άνευ άκαύστου μονώσεως.

(γ) Προκειμένου περί όχητων και άνωγων εξαερισμού, έχόντων έγκαρίαν τομήν 0,02 τετραγωνικών μέτρων (ή 31 τετραγωνικών δακτύλων) ή μεγαλύτεραν, οι όποιοι διέρχονται διά των τμημάτων των κυρίων ζωνών, αι άκόλουθοι πρόσθετοι διατάξεις δέον να εφαρμόζονται:

(i) Προκειμένου περί όχητων και άνωγων έχόντων έγκαρίαν τομήν μεταξύ 0,02 τετραγωνικών μέτρων (31 τετραγωνικών δακτύλων) και 0,075 τετραγωνικών

μέτρων (116 τετραγ. δακτύλων) περιλαμβανομένων, οι όφεικται παρός θα είναι τύπου παρέχοντος πλήρη άσφάλειαν έναντι βλάβης και ελασμένου αερισμού ή οι τοιοῦτοι όχητοι και άνωγοι θα μονώνονται, τοιάχιστα εν 457 χιλιοστών (18 δακτύλων) εκ' άμφοτέρων των πλευρών του χωρίσματος, ίνα συμμορφωθώσι προς τας εφαρμολζόμενες απαιτήσεις διά τὰ διαφ' όγμια.

(ii) Προκειμένου περί όχητων και άνωγων έχόντων διατομήν υπερβαίνουσαν τὰ 0,075 τετραγ. μέτρα (116 τετραγ. δακτύλων) οι όφεικται παρός θα είναι τύπου παρέχοντος πλήρη άσφάλειαν έναντι βλάβης και αερισμού ελασμένου.

Κανονισμός 69

Διαχωρισμός των Χώρων 'Ενδιδιαιτήσεως άπὸ τούς Χώρους Μηχανοστασίου, Φορτίου και 'Υψηλικοῦς

Τό πλοϊόν δέον να συμμορφωθαι προς τόν Κανονισμόν 31 (1948).

Κανονισμός 70

'Εφαρμογή σχετιζομένη με τας Μεθόδους I, II και III

Οί χώροι ενδιδιαιτήσεως και οι ύψηλικοι τοιοῦτοι πλοίου τινός δέον να συμμορφωθαι προς τας διατάξεις τας επιβαλλομένης εις μίαν τήν παρσιγράφον (α), (β), (γ) ή (δ) του παρόντος Κανονισμού:

(α) Προκειμένου εν πλοϊόν να θεωρηθῃ ότι τελεί εν συμμορφώσει προς τας απαιτήσεις της Μεθόδου I, δέον να εξοκλησθῃ διά δικτύου εξ άπώστατων ίσχυροτητων Κλάσεως «Β» εν ουσιαδῃ συμμορφώσει με τόν Κανονισμόν 30(α) 1948, όμοῦ με μετά στην χρήσιν άκαύστατων υλικών εν συμμορφώσει με τόν Κανονισμό 39(α) (1948).

(β) Προκειμένου εν πλοϊόν να θεωρηθῃ ότι τελεί εν συμμορφώσει προς τας απαιτήσεις της Μεθόδου II:

(i) Δέον να εφοδιασθῃ διά συστήματος αὐτομάτου ραντισμού και συνετηγμού πυρκαϊάς, όπερ θα τελῃ εν ουσιαδῃ συμμορφώσει με τούς Κανονισμούς 42 και 48 (1948), και

(ii) ή χρήσις καυσίμων υλικών παντός είδους θα περιορίζηται, καθ' όσον τοδτο είναι λογικόν και πρακτικόν.

(γ) Προκειμένου εν πλοϊόν να θεωρηθῃ ότι τελεί εν συμμορφώσει προς τας απαιτήσεις της Μεθόδου III, δέον να εξοκλησθῃ διά δικτύου εξ επιβαρυντικῶν της εξαερίσεως του πυρός διαφραγμάτων διηκόντων από καταστρώματος εις κατάστρωμα, εν ουσιαδῃ συμμορφώσει προς τόν Κανονισμόν 30(β) (1948), όμοῦ μετά συστήματος αὐτομάτου ανιχνεύσεως, εν ουσιαδῃ συμμορφώσει προς τόν Κανονισμόν 43 (1948). 'Η χρήσις καυσίμων και ύψηλικοῦ βαθμοῦ εφ' όλκων θα περιορίζηται, ως καθορίζεται εις τούς Κανονισμούς 39(β) και 40(γ) (1948).

'Απομάκρυνσις από τας απαιτήσεις των Κανονισμών 39(β) και 40(γ) (1948) δυνάτον να επιτραπῇ μόνον όταν προβλέπεται εκτελεσις περιπολίας κατά της πυρκαϊάς, κατά διαλείμματα μή υπερβαίνοντα τὰ 20' πρώτα λεπτά.

(δ) Προκειμένου εν πλοϊόν να θεωρηθῃ ότι τελεί εν συμμορφώσει προς τας απαιτήσεις της Μεθόδου III:

- (i) Πρόσθετα τμήματα Κλάσεως «Α» δέον να υπάρχουν εντός των χώρων έν-
διαίτησως, ίνα περιορίζουν, εις τους χώρους αυτούς, τό μέσον μήκος των
κυρίων κατακορυφών ζωνών εις περίπου 20 μέτρα (ή 65,5 πόδας) και
- (ii) Σύστημα αὐτομάτου ἀνιχνεύσεως τοῦ πυρός δέον νά ὑπάρχη ἐν οὐσίᾳ συμ-
μορφώσει μέ τόν Κανονισμόν 43 (1948) και
- (iii) Ἄ πασι αἱ ἐκτεθειμένα ἐπιφάνειαι τῶν διαφραγμάτων τῶν διαδρόμων και
θαλαμίσκων, ὡς και τὰ ἐπικαλύμματα αὐτῶν, ἐντός τῶν χώρων ἐνδιαίτησεως
δέον νά ἔχουν περιωρισμένην ἰσχύν ἐξαπλώσεως τοῦ πυρός και
- (iv) Ἡ χρήση καυσίμων ὑλίκων δέον νά περιορίζηται, ὡς καθορίζεται εἰς τόν
Κανονισμόν 39(β) (19:8). Ἀπομάκρυνσις ἀπό τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονι-
σμοῦ 39(β) (1948) δυνατόν νά ἐπιτραπῇ, μόνον ὅταν προβλεπεται ἐκτελέσεις
περικολίας, κατά διαλείμματα μή ὑπερβαίνοντα τὰ 20' λεπτά και
- (v) Πρόσθετα ἀκαυστα τμήματα Κλάσεως «Β» δέον νά ὑπάρχουν ἀπό καταστρό-
ματος εἰς κατάστρομα, σχηματίζοντα δίκτυον ἐξ ἐπιβαδυντικῶν τῆς ἐξα-
πλώσεως τοῦ πυρός διαφραγμάτων, ἐντός τῶν ὁσίων ὁ χώρος παντός διαμε-
ρίσματος, πλὴν τῶν κοινοχρήστων τοιούτων, δέον νά μή ὑπερβαίνῃ γενικῶς
τά 300 τετραγωνικά μέτρα (ή 3.200 τετραγ. πόδας).

Κανονισμός 71

Προστασία Κατακορύφων Κλίμακων

Αἱ κλίμακες δέον νά συμμορφοῦνται πρὸς τόν Κανονισμόν 33 (1948), ἐκτός ἐάν,
εἰς περιπτώσεις ἐξαιρετικῆς δυσκολίας ἢ Ἀρχή δύναται νά ἐπιτρέψῃ τήν χρῆσιν
ἀκαυστων τμημάτων και Θυρῶν Κλάσεως «Β» ἀντὶ τμημάτων και Θυρῶν Κλάσεως «Α»
διὰ τὰς περιβάσεις τῆς κλίμακος. Ἐπὶ πλέον, ἡ Ἀρχή δύναται νά ἐπιτρέψῃ κατ' ἐξαι-
ρσιν τὴν διατήρησιν ξυλίνης τινὸς κλίμακος, ἐφ' ὅσον αὕτη θά προστατεύεται ὑπὸ
ραντιστήρος και θά κλείῃ ἱκανοποιητικῶς.

Κανονισμός 72

Προστασία Ἀνελασνήρων (Ἐπιβατῶν και Ὑπηρέσιαι) Κατακορύφων Ὀχητῶν Φωτισμοῦ και Ἀερισμοῦ κ.λπ.

Τό πλοῖον θά συμμορφοῦται πρὸς τόν Κανονισμόν 34 (1948).

Κανονισμός 73

Προστασία Σταθμῶν Ἐλέγχου

Τό πλοῖον δέον νά συμμορφοῦται πρὸς τόν Κανονισμόν 35 (1948) ἐκτός ἐκείνων
τῶν περιπτώσεων καθ' ὅς ἡ διάταξις ἢ ἡ κατασκευὴ τῶν σταθμῶν ἐλέγχου εἶναι
τοιαυτή ὥστε νά ἀποκλείῃ πλήρη συμμόρφωσιν, ὡς λ.χ. ἐν περιπτώσει ξυλίνης κατα-
σκευῆς τοῦ θαλάμου πηδαιουχίας, ὁπότε ἡ Ἀρχή δύναται νά ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν
ἐλευθέρως ἱσταμένων ἀκαυστων τμημάτων Κλάσεως «Β» πρὸς προστασίαν τῶν ὁρίων
τῶν τοιούτων σταθμῶν ἐλέγχου. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις κατά τὰς ὁποίας ἄλλοι
ἐνρισκόμενοι ἀμέσως κάτωθι τοιούτων σταθμῶν ἐλέγχου δημιουργοῦν κίνδυνον μεγά-
λης ἐκτάσεως πυρκαϊᾶς, τό ἐνδιάμεσον κατάστρομα δέον νά ἔχῃ πλήρη μόνωσιν, ὡς
ἐάν ἐπρόκειτο περί τμήματος Κλάσεως «Α».

Κανονισμός 74

Προστασία Ἀποθηκῶν κ.λπ.

Τό πλοῖον θά συμμορφοῦται πρὸς τόν Κανονισμόν 36 (1948).

Κανονισμός 75

Παράθυρα και Παραφωτισμός

Παραφωτισμός μηχανοστασίου και λεβητοστασίου θά εἶναι οὕτως ὡς
κατεσκευασμένοι ὥστε νά δύνανται νά κλείουν ἀπὸ θέσεως ἐξωτερικῆς τῶν τοιούτων
χώρων.

Κανονισμός 76

Σύστημα Ἀερισμοῦ

(α) Ὅλος ὁ τεχνητὸς ἀερισμός, ἐξαιρουμένου τοῦ ἀερισμοῦ τῶν χώρων φορτίου
και τῶν μηχανῶν, θά ἐφοδιάζεται διὰ κυρίων διακοπῶν τοποθετουμένων οὕτως ὡς
ἐξωθῇ τοῦ μηχανοστασίου και εἰς σημεία τοσοῦτον ἀμέσως προσιτά, ὥστε δέν θά
χρειάζεται νά μεταβῇ τις εἰς κλείονας τῶν τριῶν σταθμῶν, προκειμένου νά διακόψῃ
τὴν λειτουργίαν τῶν ἀνεμιστήρων ἀερισμοῦ εἰς χώρους διαφόρους τῶν τοιούτων μηχανο-
στασίου και φορτίου. Ὁ ἀερισμός τοῦ χώρου μηχανοστασίου θά ἐλέγχεται ἐφ' ὅσον
διακόπτου χειριζομένου ἀπὸ θέσεως ἐκτός μηχανοστασίου.

(β) Θά προβλέπεται ἱκανοποιητικὴ μόνωσις τῶν ἐξαγωγικῶν ὀρεγτῶν τῶν μηχανο-
ρειῶν, ὅταν οὗτοι διέρχωνται διὰ μέσου χώρων ἐνδιαίτησεως.

Κανονισμός 77

Διάφοροι Λεπτομέρειαι

Τό πλοῖον θά συμμορφοῦται πρὸς τόν Κανονισμόν 40(α), (β) και (στ) (1948) ἐκτός
τοῦ ὅτι τὰ μνημονευόμενα εἰς τοὺς Κανονισμοὺς 40(α)(i) (1948) 20 μέτρα (ή 65,5 πόδας)
δύναται νά ἀντικατασταθοῦν διὰ 13,73 μέτρων (ή 45 ποδῶν).

(β) Αἱ ἀντλίας καυσίμων θά ἐφοδιάζωνται διὰ συστήματος χειριζομένου ἐξ ἀπο-
στάσεως και τοποθετουμένου ἐντός τοῦ σχετικοῦ χώρου, οὕτως ὥστε νά δύναται τις νά
διακόψῃ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐν περιπτώσει ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς ἐντός τοῦ χώρου εἰς
τόν ὁποῖον εἶναι ἐγκατεστημένα.

Κανονισμός 78

Κινηματογραφικαὶ Ταϊνῆαι

Ταινία ἔχουσα ὡς βάση τὴν νυκτοκυτταρίνην δέν θά χρησιμοποιηθῇ εἰς τὰς εἰς
πλοῖον κινηματογραφικὰς ἐγκαταστάσεις.

Κανονισμός 79

Σχέδια

Θά ὑπάρχουν σχέδια κατά τὰ ἐν τῷ Κανονισμῷ 44 (1948) ὁριζόμενα.

Κανονισμός 80

Ἀντλία, Σύστημα Κυρίων Σωληνώσεων Πυρκαϊᾶς, Λήψεις και Ὁδόντιοι Σωλήνες

(α) Ἀπαιτεῖται συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 45 (1948).

Κανονισμός 84

Πηγή: Ηλεκτρικής Ένεργειας Κινδύνου

Απαιτείται συμμόρφωση με τās διατάξεις του Κανονισμού (22/α), (β) και (γ) (1948), εκτός του ότι η θέση της πηγής ηλεκτρικής ένεργείας κινδύνου δέον να πληροί τās απαιτήσεις του Κανονισμού 25(α) (1960).

Κανονισμός 85

Συναγερμοί και Γυμνάσια

Κατά τὰ μνημονευόμενα εἰς τὸν Κανονισμόν 26 τοῦ Κεφαλαίου III τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει, 1960 γυμνάσια πυρκαϊᾶς, ἑκαστον μέλος τοῦ πληρώματος δέον νὰ δύναται νὰ ἐκπαιδῇ ὅτι ἐχει ἐθισθῇ πρὸς τὴν διάταξιν καὶ τὰς εὐκολίας τοῦ πλοίου, πρὸς τὰ καθήκοντά του καὶ πρὸς πᾶν μέσον, ὅπερ ἤθελε κληθῇ νὰ χρησιμοποιήσῃ. Ἀπαιτεῖται ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους νὰ ἐκασκήσουν καὶ κατευθύνουν τὰ πληρώματα πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρω.

(β) Τὸ ὕψος τοῦ δικτύου πυρκαϊᾶς, δέον, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικὸν νὰ εἶναι ὁμόσπες διαθέσιμον, εἴτε διὰ τῆς διατηρήσεώς του ὑπὸ πλέσιν ἢ τῆς τοῦ δικτύου πυρκαϊᾶς, εἴτε δι' ἐξήρηστος καὶ εὐπροσπίτου συστήματος τηλεχειρισμοῦ τῶν ἀντλίων πυρκαϊᾶς.

Κανονισμός 81

Απαιτήσεις Ἀνιχνεύσεως καὶ Κατασβέσεως τοῦ Πυρός

Γενικά

(α) Δέον νὰ ὑπάρχῃ συμμόρφωσις πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 50(α) ἔως (αε) (1948) συμπεριλαμβανομένου, λαμβανομένων ὅκ' ὅσιν καὶ τὴν διατάξιν τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

Περιπολῖαι, Συστήματα Ἀνιχνεύσεως καὶ Ἐπικοινωνίας:

(β) Ἐκαστον μέλος οἰαδήποτε περιπολίας πυρκαϊᾶς ἀπαιτουμένης ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δέον νὰ ἐκπαιδευθῇ ὥστε νὰ καταστή γνώστης τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ πλοίου, ὥς καὶ τῆς θέσεως καὶ χειρισμοῦ παντὸς μέσου, τὸ ὅποιον ἐνδεχομένως θὰ κληθῇ νὰ χρησιμοποιήσῃ.

(γ) Δέον νὰ ὑπάρχῃ εἰδικὸν σύστημα συναγερμοῦ πρὸς συνένεργειαν τοῦ πληρώματος, τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἀποτελέσῃ μέρος τοῦ συστήματος γενικοῦ συναγερμοῦ τοῦ πλοίου.

(δ) Δέον ἐπίσης νὰ ἐπιτίθεται σύστημα ἀναγγελίας διὰ μεταφώνων ἢ ἑτερον ἑταίρως μέσον ἐπικοινωνίας ἐντὸς τῶν χώρων ἀνελαιτήσεως, τῶν κοινοχρήστων καὶ ὑπηρετικῶν τοιοῦτων.

Χώροι Μηχανοστασίων καὶ Λεβητοστασίων

(ε) Ὁ ὀφειλόμενος, ὁ τύπος καὶ ἡ διασκοπὴ τῶν πυροσβεστήρων θὰ συμμορφοῦται μετὰ τὰς παραγράφους (ζ'Ιι), (ζ'Ιιι) καὶ (η'Ιι) τοῦ Κανονισμοῦ 64 (1960).

Σύνδεσμος Διεθνὸς Τύπου Συνδέσεως μετὰ τῆς Ξηρᾶς

(στ) Ἀπαιτεῖται συμμόρφωσις μετὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 64(δ) (1960).

Ἐξαρτήσεις Πυροσβέστου:

(ζ) Ἀπαιτεῖται συμμόρφωσις μετὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 64(ι) (1960).

Κανονισμός 82

Δυνατότης Ἀμέσου Χρησιμοπορήσεως τῶν Συσκευῶν Καταπολεμήσεως τῆς Πυρκαϊᾶς

Ἀπαιτεῖται συμμόρφωσις μετὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 66 (1960).

Κανονισμός 83

Μέσα Διαφυγῆς

Ἀπαιτεῖται συμμόρφωσις μετὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 34 (1948)

ΜΕΡΟΣ Α' — ΓΕΝΙΚΑ

(Τό Μέρος Α' εφαρμόζεται εις άμφοτέρα τά έπιβατηγά πλοία και τά φορτηγά πλοία)

Κανονισμός 2

Ορισμοί

Πρός εκλήρωση των σκοπών του παρόντος Κεφαλαίου:

- (α) Ο όρος «βραχύς διεθνής πλοή» σημαίνει διεθνή πλοή κατά την διάρκεια του οποίου τό πλοίο δέν άπομακρύνεται πλέον των 200 μιλίων από λιμένας ή τόπου όπου οι έπιβαται και τό πλήρωμα δύναται να τεθώσιν έν άσφαλεία και έφ' όσον ή άπόσπας μεταξύ του τελευταίου λιμένας προορισμού της Χώρας από την οποία άρξεται το ταξίδιον και του τελικού λιμένας προορισμού δέν υπερβαίνει τά 600 μίλια.
- (β) Ο όρος «σωσίβιος σχέδια» σημαίνει σχέδια ή τις πληροί είτε τόν Κανονισμόν 15 είτε τόν Κανονισμόν 16 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (γ) Ο όρος «έγκεκρυμένον μέσον καθαιρέτως» σημαίνει μέσον έγκεκρυμένον υπό της Άρχης, δυνάμενον να καθαιρέσθι εις την θάλασσαν εκ της θέσεως έπιβίβασης σχεδίων έντελώς έμφωτον με τόν έγκεκρυμένον να φέρη άριθμόν άτόμων και με τόν έξαρτισμόν αυτής.

(δ) Ο όρος «πτυχοτόμος σωσίβιου λέμβου» σημαίνει ολονδήποτε μέλος του πληρώματος τό όποιον έχει πτυχίον ικανότητος, εκδιδόμενον κατά τούς όρους του Κανονισμού 32 του παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) Ο όρος «πλευστική συσκευή» σημαίνει έφόδιον έπιλεύσεως (έκτός τών σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, κυλικών σωσίβιων και σωσίβιων ζωνών), προωριζόμενον να βαστάξθι όρισμένον άριθμόν άτόμων άτινα εύρίσκονται έντός του όρους και τοιαύτης κατασκευής, ώστε να διατηρή τό σχήμα του και τάς ιδιότητάς του.

Κανονισμός 3

Έξαιρέσεις

(α) Έάν ή Άρχη θεωρή ότι τό προστατευόμενον της περιοχής και αί συνθήκαι του ταξιδίου είναι τοιαύται, ώστε να καθιστούν την εφαρμογήν του συνόλου τών διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου μη εύλογον ή μη άναγκαίαν, δύναται άναλόγως να έξαίρεσθι της εφαρμογής τών άπαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου συγκεκρυμένα πλοία ή κατηγορίας πλοίων άτινα κατά την διάρκεια του ταξιδίου των δέν άπομακρύνονται πλέον των 20 μιλίων από της πλησιέστερας ξηράς.

(β) Εις περίπτωση έπιβατηγών πλοίων εκτελούντων ειδικά ταξείδια μεταφοράς μεγάλου άριθμού έπιβατών έφ' έπί παραδείγματι διά μεταφοράν προσκυνητών, ή Άρχη έάν πεισθί ότι δέν είναι πρακτικώς δυνατόν να έπιβάλη την εφαρμογήν τών άπαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου, δύναται να έξαίρεσθι τά πλοία ταύτα τών άπαιτήσεων τούτων, έφ' όσον άνήκουν εις την χώραν της, και συμμορφούνται πληρως προς τάς διατάξεις τών:

- (i) Κανόνων ότινες είναι προσηρτημένοι εις την Συμφωνίαν Περί Έπιβατηγών Πλοίων Ειδικών Μεταφορών, 1971, και
- (ii) Κανόνων ότινες είναι προσηρτημένοι εις τό Πρωτόκολλον Περί Άπαιτήσεων διά τούς Χώρους Ένδιατήσεων Έπιβατηγών Πλοίων Ειδικών Μεταφορών, 1973, δε τοϋτο θα τεθή έν ισχύϊ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ, Κ.Α.Π.

Κανονισμός 1

Εφαρμογή

(α) Τό Κεφάλαιον τοϋτο, εκτός όπου άλλως ρηθώς όρίζεται εφαρμόζεται ως άκούθως επί νέων πλοίων εκτελούντων διεθνείς πλώας:

Μέρος Α' - Έπιβατηγά πλοία και φορτηγά πλοία

Μέρος Β' — Έπιβατηγά πλοία

Μέρος Γ' — Φορτηγά πλοία

(β) Εις την περίπτωση τών παρχόντων πλοίων τών εκτελούντων διεθνείς πλώας ή τρώας τών οποίων έτάθη κατά ή μετά την ήμερομηνίαν θέσεως έν ισχύϊ της Διεθνούς Συμβάσεως περί Άσφαλείας της Άνθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, 1960, ή κατά την ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής, θα εφαρμόζονται αί άπαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Συμβάσεως εκείνης ως αὐται καθορίζονται διά τά νέα πλοία.

(γ) Εις την περίπτωση τών παρχόντων πλοίων, τών εκτελούντων διεθνείς πλώας ή τρώας τών οποίων έτάθη πριν την ήμερομηνίαν θέσεως έν ισχύϊ της Διεθνούς Συμβάσεως περί Άσφαλείας της Άνθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, 1960 ή πριν την ήμερομηνίαν ταύτην εύρίσκοντο εις παρεμφερές προς τό άνωτέρω στάδιον κατασκευής και άτινα δέν συμμορφούνται ήδη προς τάς διατάξεις του Κεφαλαίου III της Συμβάσεως εκείνης, θεωρούσας τά νέα πλοία, αί διατάξεις δι' έκαστον πλοίοιον θα έπτάζονται υπό της Άρχης, προς τόν σκοπόν να έξασφαλισθί, έφ' όσον είναι πρακτικώς εφαρμόσιμον και εύλογον και όσον τό δυνατόν ένωρίτερον ή οδαιώδης συμμόρφωσης προς τάς άπαιτήσεις του Κεφαλαίου III της Συμβάσεως εκείνης. Η ρήτρα του έδαφίου (β)(i) του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου δύναται, έν τούτοις, να εφαρμόζεται εις τά ύπάρχοντα πλοία μόνον έάν:

- (i) Οι όροι τών Κανονισμών 4, 8, 14, 18 και 19 και αί παράγραφοι (α) και (β) του Κανονισμού 27 του παρόντος Κεφαλαίου πληροδνται.
 - (ii) Αί σωσίβιοι σχέδια αί φερόμεναι συμφώνως προς τάς διατάξεις της παραγράφου (β) του Κανονισμού 27 πληροδν τάς άπαιτήσεις είτε του Κανονισμού 15 είτε του Κανονισμού 16, καθώς και του Κανονισμού 17 του παρόντος Κεφαλαίου, και
 - (iii) Ο μέγιστος άριθμός τών προσώπων επί του πλοίου δέν θα αύξηθθί ένεκα του έφοδιασμού διά τών σωσίβιων σχεδίων εκτός έάν τό πλοίοιον συμμορφούται προς τάς διατάξεις τών:
- (1) Μέρους Β' του Κεφαλαίου II-1,
 - (2) έδαφίων (iii) και (iv) της παραγράφου (α) του Κανονισμού 21 ή έδαφίου (iii) της παραγράφου (α) του Κανονισμού 48 του Κεφαλαίου (1-2, ως τοϋτο εφαρμόζεται, και
 - (3) παραγράφων (α), (β), (ε) και (στ) του Κανονισμού 29 του παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) "Όλοι οι σωσίβιοι λέμβοι διὰ τὰς όποιας έχει εγκριθῆ νά μεταφέρουν πλέον τῶν 60 ἀτόμων, ἀλλά οὐχί περισσότερα τῶν 100, θά εἶναι εἰτε σωσίβιοι μηχανοκίνητοι λέμβοι ἐκκληροδοῦναι τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, εἰτε σωσίβιοι λέμβοι ἐκκληροδοῦναι δι' ἐγκατεστημένον μέσον μηχανικῆς κίνησης, κληροδοῦναι τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι αἱ ὁποῖαι ἐκτρέπεται νά μεταφέρουν περισσότερα τῶν 100 ἀτόμων θά εἶναι ἐκκληροδοῦναι μετὰ κινή- τηρος πληροδοῦναι τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ ι τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(ε) "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά εἶναι ἐκκρεμὸς ἀντοχής, ὥστε νά δύνανται νά κα- θαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ.

"Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά εἶναι τοιαύτης ἀντοχής, ὥστε νά μὴ ὑποστοῦσι μόνιμον κάμψιν ὅταν ὑποβληθῶσιν εἰς 25 τοὺς ἑκατὸν υπερφόρτισιν.

(στ) "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά ἔχουν μέσην σιμότητα τοῦλάχιστον ἑπτα πρὸς 4%

τοῦ μήκους αὐτῶν.

"Ἡ σιμότης θά εἶναι προσεγγιζόντως παραβολικοῦ σχήματος.

(ζ) Εἰς τὰς σωσίβιους λέμβους διὰ τὰς όποιας θά ἐγκρίνεται νά μεταφέρουν 100 ἢ περισσότερα άτομα, ὁ ὅγκος τῆς ἐκκληροδοῦναις κλειστότητος θά ἐκπαυζέται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς.

(η) "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά ἔχουν τὴν ἰδίαν κλειστότητα ἢ θά ἐκκληροδοῦνται δι' ὑδατοστεγὴν ἀεροκιβωτίων ἢ δι' ἐτέρου ἀδιαβράστου ὀλικοῦ κλειστότητος κορυ- νήμου, τὸ ὅποιον δὲν θά προσβάλλεται ἐκζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παρα- γῶγων τοῦ πετρελαίου, ἐπικριθῆ δὲ ὥστε ἡ λέμβος μετὰ τῶν ἐφοδίων αὐτῆς, νά ἐκπαυζέ- ὦσιν αὐτὴ κατακλυσθῇ καὶ εἶναι ἐκτεθειμένη εἰς τὴν θάλασσαν. Θά προβλεπεται ἐπι- πρόσθετος ὀγκος ἀεροκιβωτίων ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου ἀδιαβράστου ὀλικοῦ κλειστότη- τος, μὴ προσβαλλομένου ἐκζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ ὑπὸ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου, ἵσος τοῦλάχιστον πρὸς τὸ ἑν δέκατον τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῆς λέμβου. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ ὅπως τὰ ὑδατοστεγὰ ἀεροκιβωτία πληροῦνται διὰ ἀδιαβράστου ὀλικοῦ κλειστότητος τὸ ὅποιον δὲν θά προσβάλλεται ἐκζημίως ὑπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν παραγῶγων τοῦ πετρελαίου.

(θ) "Όλα τὰ σέλιμα καὶ τὰ πλευρικά καθίσματα θά τοποθετοῦνται, ὥστε εἶναι κρη- κτικῶς δυνατὸν, χαμηλότερον ἐντὸς τῆς σωσίβιου λέμβου.

(ι) "Ο συντελεστὴς κυβικῆς χωρητικότητος πᾶσιν τῶν σωσίβιων λέμβων, ὡς ὁ- τος καθορίζεται συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 6 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἐκπαυ- σει τῶν ξυλίνων σωσίβιων λέμβων κατεσκευασμένων ἐξ ἐπηγεκνίδων, δὲν θά εἶναι μι- κρότερος τοῦ 0,64 ἐκτός ἀν' ἡ Ἀρχὴ κρίνῃ ὅτι ἡ ἐπάρκεια τοῦ μετακινητικοῦ ὕψους καὶ τὸ ὕψος τῶν ἐξέλων τῆς σωσίβιου λέμβου, ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐξαρτισμοῦ, ἱκανοποιεῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς, ὥστε δύναται νά ἐπιτρέψῃ συντελεστὴν κυβικῆς χωρητικότητος μικρότερον τοῦ 0,64.

Κανονισμός 6

Κυβικὴ Χωρητικότης Σωσίβιων Λέμβων

(α) Ἡ κυβικὴ χωρητικότης σωσίβιου λέμβου θά καθορίζεται διὰ τοῦ Κανόνος Simpson (Sirling) ἢ δι' ἄλλης μεθόδου διδούσης τὸν αὐτὸν βαθμὸν ἀκριβείας. Ἡ χω- ρητικότης σωσίβιου λέμβου μετὰ πρῶμης σχήματος ἄβακος θά ὑπολογίζεται ὡς ἐπὶ ἡ σωσίβιος λέμβος εἶχε πρῶμην σφηνοειδοῦς σχήματος.

(β) Ἐπὶ παραδείγματι, ἡ χωρητικότης εἰς κυβικὰ μέτρα (ἢ κυβικοὺς πόδας) μὲς σωσίβιου λέμβου, ὑπολογιζομένη ἐπὶ βοήθειά τοῦ Κανόνος Simpson, δύνανται νά ὁμο- ριθῇ ὅτι δίδεται ὑπὸ τοῦ κατωτέρου τύπου:

Κανονισμός 4

Ἐτοιμότης Σωσίβιων Λέμβων, Σωσίβιων Σχεδίων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν

(α) Ἡ γενικὴ ἀρχὴ ἡ ρυθμιζοῦσα τὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν σωσίβιων λέμβων, σωσι- βίων σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν ἐνὸς πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ἐφαρμόζεται τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, εἶναι ὅτι ταῦτα θά εἶναι ἀμέσως διαθέσιμα εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

(β) Διὰ νά εἶναι ἀμέσως διαθέσιμοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι, οἱ σωσίβιοι σχεδία καὶ οἱ πλευστικά συσκευαί, δέον αὐτὰ νά πληροῦν τοὺς κάτωθι ὁροὺς:

(i) Θά δύνανται νά καθαιρεθῶσιν εἰς τὴν θάλασσαν ἀσφαλῶς καὶ ταχέως καὶ ὑπὸ δυσμενέας ἐπὶ συνθήκας διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ πλευρικὴν ἐλκισιν 15 μοιρῶν.

(ii) Θά εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν σωσίβιων λέμβων καὶ τῶν σωσίβιων σχεδίων ταχέως καὶ ἐν πλήρει τάξει.

(iii) Ἡ διάταξις ἐκείτης σωσίβιου λέμβου, σωσίβιου σχεδίου καὶ παντὸς εἶδους πλευστικῆς συσκευῆς θά εἶναι τοιαύτη ὥστε νά μὴ παρακωλύεται ὁ χειρι- σμὸς τῶν ἄλλων λέμβων, σχεδίων καὶ πλευστικῶν συσκευῶν.

(γ) "Όλα τὰ σωσίβια μέσα θά τηροῦνται εἰς κατάστασιν λειτουργίας καὶ θά εἶναι ἕτοιμα πρὸς ἄμεσον χρῆσιν πρὸ τοῦ ἀκόλου τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λυμένου καὶ εἰς πάντα χρόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ.

Κανονισμός 5

Κατασκευὴ τῶν Σωσίβιων Λέμβων

(α) "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά εἶναι καλῶς κατεσκευασμένοι καὶ θά εἶναι τοιοῦ- του σχήματος καὶ ἀναλογίων, ὥστε νά ἔχουν ἐπαρκῆ εὐστάθειαν κατὰ τὴν κλειδοῦσιν καὶ ἐπαρκές ὕψος ἐξέλων ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

"Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά εἶναι ἱκαναί νά διατηροῦν θετικὴν εὐστάθειαν ὅταν εἶναι ἐκτεθειμένοι εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ πλήρη φόρτον ἀτόμων καὶ ἐφοδίων.

(β) (i) "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά ἔχουν ἰσχυρὸν περίβλημα καὶ ἐσωτερικὴν μό- νον κλειστότητα. Ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐγκρίνῃ σωσίβιους λέμβους μετὰ στερεοῦ στεγνίσματος, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι θά δύναται τοῦτο νά ἀνοίγῃ καὶ ἐκ τῶν ἔσω καὶ ἐκ τῶν ἔξω, καὶ δὲν θά ἐμποδίσῃ τὴν ταχέαν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τῶν ἐκβατῶν ἢ τὴν καθαίρεσιν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν σωσίβιων λέμβων.

(ii) Αἱ μετὰ κινήτηρος σωσίβιοι λέμβοι δύναται νά ἐκκληροδοῦνται, ὑπὸ τὴν ἐγκρίσιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἄτινα θά ἐμποδίζουν τὴν εἰσροὴν τοῦ θαλασ- σίου ὕδατος εἰς τὸ πρῶτον ἄκρον.

(iii) "Όλοι οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά εἶναι μήκους οὐχί μικρότερου τοῦ 7,3 μέτρων (ἢ 24 ποδῶν), ἐκτός ἐάν λόγῳ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου ἢ δι' ἄλλους λόγους ἢ Ἀρχὴ ἤθελε θεωρήσῃ τὴν χρῆσιν τοιαύτων σωσίβιων λέμβων ὡς μὴ ἐλλο- γον ἢ πρακτικὴν. Εἰς οὐδὲν πλοῖον οἱ σωσίβιοι λέμβοι θά εἶναι μήκους μικρο- τέρου τῶν 4,9 μέτρων (ἢ 16 ποδῶν).

(γ) Δὲν δύναται νά ἐγκριθῇ σωσίβιος λέμβος τὸ βάρος τῆς ὁποίας, ὅταν εἶναι ἑφορτος μετὰ άτομα καὶ τὸν ἐξαρτισμὸν, ὑπερβαίνει τὰ 20.300 χιλιόγραμμα (ἢ 20 τόν- νους) ἢ ἡ ἔχουσα μεταφορικὴν ἱκανότητα, ὑπολογιζομένην συμφώνως πρὸς τὸν Κανο- νισμὸν 7 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μεγαλύτερον τῶν 150 ἀτόμων.

ξυλίων επηγεκνίδων, χωρητικότητα ίσην προς τό γινόμενον του μήκους, του πλάτους και του βάθους, πολλαπλασιαζόμενον επί 0,6 εάν είναι προφανές ότι ο τύπος αυτός δεν δίδει χωρητικότητα μεγαλύτεραν της επιτυγχανομένης διά της ανωτέρου μεθόδου. Αι διαστάσεις τότε θα λαμβάνωνται κατά τόν ακόλουθον τρόπον:

Μήκος — Από της τομής της ξύω επιφανείας τών επηγεκνίδων μετά της σειράς μέχρι του αντίστοιχου σημείου εις τό κοδωστήμα, ή, προκειμένου περί λέμβου μετά άβακος, μέχρι της πυρναίας άνωθεν του άβακος.

Πλάτος — Από της ξύω επιφανείας τών επηγεκνίδων του περιβλήματος εις τό σημείον ένθα τό πλάτος της λέμβου είναι μέγιστον.

Βάθος — Είς τό μέσον της λέμβου, έσωτερικώς τών επηγεκνίδων από της τρύπας, μέχρι του ύγους της κουκαστής, τό βάθος όμως τό χρησιμοποιούμενον διά τόν ύπολογισμόν της κυβικής χωρητικότητος δεν δύναται έν ούδεμιή περιπτώσει να ύπερβή τά 45 τοίς εκατόν του πλάτους.

Είς πάσας τας περιπτώσεις, ό κλοιοκτητής έχει τό δικαίωμα να ζητήση τόν καθορισμόν της κυβικής χωρητικότητος της σωσibilου λέμβου δι' άκριβούς μετρήσεις.

(η) Η κυβική χωρητικότης σωσibilου λέμβου μετά κινητήρος ή σωσibilου λέμβου φερούσης έτέραν συσκευήν άρούσεως, θα καθορίζεται έκ της όλιγής χωρητικότητος διά της έκπτώσεως όγκου ίσου προς τόν καταλαμβανόμενον υπό του κινητήρος και τών εξαρτημάτων του ή υπό του κιβωτίου του μηχανισμού της έτέρας συσκευής άρούσεως, καθώς και του όγκου της ραδιοηλεκτρικής έγκαταστάσεως και του προβολέως, μετά τών εξαρτημάτων των, έφ' όσον ύπάρχουν.

Κανονισμός 7

Μεταφορική Ίκανότης Σωσibilων Λέμβων

Ο άριθμός τών άτόμων τό όποια μια σωσibilος λέμβος επιτρέπεται να παραλάβη, θα είναι ίσος προς τόν μέγιστον άκέραιον άριθμόν τόν προκύπτοντα έκ της διαίρεσεως της χωρητικότητος εις κυβικά μέτρα διά:

Είς τήν περίπτωση σωσibilου λέμβου μή-
κου 7,3 μέτρων (24 ποδών) και άνω
0,283 (ή 10 όταν ή χωρητικότης μετρά-
ται εις κυβικούς πόδας.)

Είς τήν περίπτωση σωσibilων λέμβων μή-
κου 4,9 μέτρων (ή 16 ποδών)
0,396 (ή 14 όταν ή χωρητικότης μετρά-
ται εις κυβικούς πόδας και

Είς τήν περίπτωση σωσibilων λέμβων μή-
κου 4,9 μέτρων (ή 16 ποδών) και άνω, άλ-
λά κάτω τών 7,3 μέτρων (ή 24 ποδών)

είς άριθμός μεταξύ 0,396 και 0,283 (ή 14
και 10 όταν ή χωρητικότης μετράται εις
κυβικούς πόδας) όσας θα λαμβάνεται
δύο παραμολή.

Υπό τήν πρόβλεψιν ότι ό άριθμός εις ούδεμίαν περίπτωση θα ύπερβαίη τών άριθμών τών ένηλικων άτόμων, φερόντων σωσibilους ζώνας, άτινα δύναται να κείνηται χωρίς να έμποδίζουν καθ' όλομόληστο τρόπον τήν χρήση τών κωπών ή τήν λειτουργίαν τών άλλων μέσων άρούσεως.

Κανονισμός 8

Άριθμός Σωσibilων Λέμβων μετά Κινητήρος

(α) Πάν έπιβατηγόν πλοϊόν θα φέρη μίαν τουλάχιστον σωσibilον λέμβον μετά κιν-
ητήρος εις έκαστη πλευράν ήτις θα πληροί τās απαιτήσεις του Κανονισμοδ 9 του
καρόντος Κεφαλαίου.

$$\text{Χωρητικότης} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

Ενθα, L είναι τό μήκος της σωσibilου λέμβου εις μέτρα (ή πόδας) μετρούμενον από τό έσωτερικόν τών επηγεκνίδων ή τών έλασμάτων εις τήν στείραν μέχρι του αντίστοιχου σημείου εις τό κοδωστήμα. Είς τήν περίπτωση σωσibilου λέμβου μετά άβακος, τό μήκος μετράται έσωθεν του άβακος.

A, B, C είναι αι επιφάνειαι τών έγκαρσιων τομών εις τό τέταρτον του μήκους της πρώτας, εις τό μέσον και εις τό τέταρτον του μήκους από πρόμης αίντης αντίστοιχών εις τά τρία σημεία τά επιτυγχανόμενα διά της διαίρεσεως του μήκους L εις τέσσαρα ίσα μέρη. (Αι επιφάνειαι οι αντίστοιχοι εις τά δύο άκρα της σωσibilου λέμβου θεωρούνται άμελητάι).

Αι επιφάνειαι A, B, C θα θεωρούνται ως διδόμεναι εις τετραγωνικά μέτρα (ή τετραγωνικούς πόδας) διά της διαδοχικής εφαρμογής του κατωτέρου τύπου δι' έκαστην τών έγκαρσιων τομών.

$$\text{Επιφάνεια} = \frac{H}{12} (A + 4B + 2C + 4D + E)$$

Ενθα, H είναι τό βάθος μετρούμενον εις μέτρα (ή εις πόδας) έσωθεν τών επηγεκνίδων ή τών έλασμάτων από της τρύπας μέχρι του ύγους της κουκαστής ή, εις τινας περιπτώσεις, μέχρι κατωτέρου ύγους, ως καθορίζεται κατωτέρω.

A, B, C, D, E, είναι τά όρίζοντα πλάτη της σωσibilου λέμβου, μετρούμενα εις μέτρα (ή εις πόδας) εις τό άνωτερον και τό κατώτερον σημεία του βάθους και εις τό τρία σημεία τά επιτυγχανόμενα διά της διαίρεσεως του H εις τέσσαρα ίσα μέρη (τά A και E είναι τά πλάτη εις τά άκρότατα σημεία και C εις τό μέσον σημείον του H).

(γ) Εάν ή σύμωτης της κουκαστής, μετρομένη εις δύο σημεία έμμενα εις τό τέταρτον του μήκους της σωσibilου λέμβου από τά άκρα, ύπερβαίη τόν έντοίσιον του μήκους της σωσibilου λέμβου, τό βάθος τό χρησιμοποιηθέν διά τόν ύπολογισμόν της έπιφανείας τών έγκαρσιων τομών A και C θα θεωρηθί ότι είναι τό βάθος εις τό μέσον της σωσibilου λέμβου πλέον έν τοίς εκατόν του μήκους της σωσibilου λέμβου.

(δ) Εάν τό βάθος της σωσibilου λέμβου εις τό μέσον ύπερβαίη τά 45 τοίς εκατόν του πλάτους, τό βάθος τό χρησιμοποιούμενον διά τόν ύπολογισμόν της έπιφανείας της μεσαίας έγκαρσίας τομής B θα θεωρηθί ίσον προς τά 45 τοίς εκατόν του πλάτους και τά βάθη τά χρησιμοποιούμενα δια τόν ύπολογισμόν τών επιφανειών τών έγκαρσιων τομών A και C εις τά τέταρτα του μήκους, λαμβάνονται διά της έκπτώσεως του τελευταίου τούτου άριθμοδ κατά τό έν επί τοίς εκατόν του μήκους της σωσibilου λέμβου, υπό τήν πρόβλεψιν ότι εις ούδεμίαν περίπτωση τά χρησιμοποιηθέντα διά τόν ύπολογισμόν βάθη ύπερβαίνουν τά πραγματικά βάθη εις τά σημεία ταύτα.

(ε) Εάν τό βάθος της σωσibilου λέμβου είναι μεγαλύτερον τών 1,22 μέτρων (ή 4 ποδών), ό άριθμός τών άτόμων ό δωδόμενος διά της εφαρμογής του Κανόνος τούτου θα μειούται κατά τήν άναλογία τών 1,22 μέτρων (ή 4 ποδών) προς τό πραγματικόν βάθος, μέχρις ότου ή σωσibilος λέμβος δοκιμασθί ίκανοποιητικώς έν τή ύδατι μετά του άριθμοδ τούτου τών επιβαιόντων άτόμων, φερόντων άπάντων σωσibilους ζώνας.

(στ) Η Αρχή θα επιβάλλη διά καταλλήλων τύπων όριον άριθμοδ άτόμων επιτρεπομένων εις τās σωσibilους λέμβους τās έχούσας λιαν λεπτά άκρα, καθώς και τās σωσibilους λέμβους τās έχούσας σχήμα διωγμενων.

(ζ) Η Αρχή δύναται να προσδιορίση διά σωσibilις λέμβων, κατεσκευασμένην έκ

Είς επιβατηγά, εν τούτοις, πλοία, εις τα όποια ό ολικός όριθμός τών άτόμων άτινα επιτρέπεται νά μεταφέρουν, όμοι μετά τού πληρώματος, δέν υπερβαίνει τούς 30, θά απαιτηται μία μόνον σωσίβιος λέμβος μετά κινητήρος.

(β) Πάν φορητόν πλοϊόν, όλικής χωρητικότητος 1.600 κύβων και άνω, εξαιρείσει τών δεξαμενοπλοίων, τών πλοίων τών χρησιμοποιούμενων ως έργοστάσια εις τήν θήραν φαλαινών, τών πλοίων τών χρησιμοποιούμενων ως έργοστάσια επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων, και τών πλοίων τών μεταφερόντων τό άπασχολούμενον προσωπικόν εις τά φαλαινोधηρικά και εις τά τών βιομηχανιών επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων, θά φέρη μίαν τουλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετά κινητήρος, ήτις θά πληροί τās απαιτήσεις τού Κανονισμού 9 τού παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Πάν δεξαμενόπλοϊόν όλικής χωρητικότητ-ς 1.600 κύβων και άνω, πñν πλοϊόν χρησιμοποιούμενον ως έργοστάσιον εις τήν θήραν φαλαινών, πñν πλοϊόν χρησιμοποιούμενον ως πλοϊόν επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων και πñν πλοϊόν μεταφέρον τό άπασχολούμενον προσωπικόν εις τά φαλαινोधηρικά πλοία, εις τά τών βιομηχανιών επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων, θά φέρη μίαν τουλάχιστον σωσίβιον λέμβον μετά κινητήρος εις έκαστη πλευράν τού πλοίου, ήτις θά πληροί τās απαιτήσεις του Κανονισμού 9 τού παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 9

Προδιαγραφή Σωσίβιων Λέμβων μετά Κινητήρος

(α) 'Η σωσίβιος λέμβος μετά κινητήρος θά πληροί τούς κατωτέρω όρους:

(i) Θά είναι άπωδυναμένη διά κινητήρος άναπλέσεως διά συμπέσεως, συντηρούμενου εις τρόπον όστε νά είναι άνά πάντα χρόνον έτοιμος πρὸς λειτουργίαν. Θά δύναται νά εκκινήται εύκολως υπό οιασδήποτε συνθήκας. Θά προβλέπεται έπαρκές κύσιμον διά συνεχή λειτουργίαν 24 ώρων εις τήν ταχύτητα τήν καθοριζομένην εις τό έδάφιον (α) (ii) τού παρόντος Κανονισμού.

(ii) 'Ο κινητήρ και τό εξαρτήματα αὐτοῦ θά είναι καταλλήλας προφυλαγμένα ίνα εξασφαλίζεται ή λειτουργία υπό δυσμενείς καιρικάς συνθήκας και τό κάλυμμα τού κινητήρος θά ανθίσταται εις τό πῦρ. Θά υπάρχει πρόβλεψις διά τήν άναπόδισιν τῆς λέμβου.

(iii) 'Η ταχύτης πρὸς εν γαλήνιαίς θαλάσση μετά πλήρους φόρτου άτόμων και εξαρτισμοῦ θά είναι:

(1) 'Εξ κύριοι τοῦλ- χιστον εις τήν περι- ασσιν τών σωσίβιων λέμβων μετά κινητήρος, τών άπαιτουμένων υπό τού Κανονισμό 8 τού παρόντος Κεφαλαίου, διά τό επιβατηγὰ πλοία, τά δεξαμενόπλοια, τά πλοία τά χρησιμοποιούμενα ως έργοστάσια εις τήν θήραν φαλαινών, τά πλοία τά χρησιμοποιούμενα ως πλοία επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων και τά πλοία τά μεταφέροντα τό άπασχολούμενον προσωπικόν εις τά φαλαινोधηρικά πλοία, και εις τά τών βιομηχανιών επεξεργασίας ή κονσερβοποιίας τών ιχθύων.

(2) Τέσσαρες κύριοι τουλάχιστον εις τήν περι- ασσιν πάσης άλλης σφον- αζου λέμβου μετά κινητήρος.

(β) 'Ο όγκος τών μέσων έσωτερικής κλευστότητος μιᾶς σωσίβιου λέμβου μετά κινητήρος θά αυξηθῇ, εάν συντρέχη λόγος, πέραν τού άπαιτουμένου υπό τού Κανονι-

σμοῦ 5 τού παρόντος Κεφαλαίου διά τῆς ποσότητος, κατά τήν όποιαν ό όγκος τών μέ- σων έσωτερικής κλευστότητος ό άπαιτούμενος νά υποβασιτάξῃ τόν κινητήρα και τά εξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς και τόν προβολέα και τήν ραδιοτηλεγραφικὴν έγκατάστα- σιν, εάν υπάρχουν, υπερβαίνει τόν όγκον τών άπαιτουμένων μέσων έσωτερικής κλευστότητος. 'Η αύξησης αὐτῆς θά γίνεται κατά τήν άναλογίαν 0,0283 κυβικῶν μέτρων (1 κυβικό ποδός) άνά άτόμον διά νά υποβαστάξῃ τό εκπρόσθετα άτομα τά όποια ή σω- σίβιος λέμβος μετά κινητήρος θά ήδύνατο νά παραλάβῃ, εάν ήθελον άφαιρεθῇ ό κινη- τήρ και τά εξαρτήματα αὐτοῦ, καθὼς και ό προβολεὺς και ή ραδιοτηλεγραφικὴ έγκατά- στασις, εάν υπάρχουν.

Κανονισμός 10

Προδιαγραφή τών Μηχανικῶν Προωθουμένων Σωσίβιων Λέμβων, έκτός τών Σωσίβιων Λέμβων μετά Κινητήρος

'Η μηχανικῶς προωδυνμένη σωσίβιος λέμβος, πλὴν τῆς σωσίβιου λέμβου μετά κινητήρος, θά πληροί τούς κατωτέρω όρους:

(α) 'Ο πρωωστήριος μηχανισμός θά είναι έγκεκριμένου τύπου και θά έχη άρκτετή ισχύν επιτρέπουσαν εις τήν σωσίβιον λέμβον νά άπομακρύνεται ταχέως από τῆς πλευ- ρῆς τού πλοίου άμα τῇ καθέλκυσει αὐτῆς και νά δύναται νά κρατῇ πορείαν από δυσμε- νείς καιρικάς συνθήκας. 'Εάν ό μηχανισμός είναι χειροκίνητος, θά είναι δυνατόν νά χειρίζεται υπό άνειδικεύτου προσωπικοῦ και θά είναι ικανός νά λειτουργῇ όταν ή σω- σίβιος λέμβος θά έχη κατακλυσθῇ υπό ύδατος.

(β) Θά υπάρχει μέσον διά τού όποιου ό κηδαιοθγος θά δύναται νά άναποδίσῃ τήν σωσίβιον λέμβον άνά πάντα χρόνον όταν ό πρωωστήριος μηχανισμός εύρίσκεται εις λειτουργίαν.

(γ) 'Ο όγκος τῆς έσωτερικής κλευστότητος μιᾶς σωσίβιου λέμβου μηχανικῶς προωδυνμένης, πλὴν τῆς σωσίβιου λέμβου μετά κινητήρος, θά εκαυζάνεται διά νά άντισταθμιστῇ τό βάρος τού πρωωστηρίου μηχανισμοῦ.

Κανονισμός 11

'Εφόδια Σωσίβιων Λέμβων

(α) 'Ο κανονικὸς εξαρτισμός έκδότης σωσίβιου λέμβου θά περιλαμβάνῃ τά εξῆς:

(i) Μίαν σειρὰν επιπλεουσῶν κοπῶν διά μονόκοπον κοπηλασίαν, δύο άμοιβάς επιπλεουσας κόπας και μίαν επιπλεουσῶν κόπην κηδαιοθγίας, μίαν και ήμι- σσιαν σειρὰν μεταλλικῶν ή φυλίων σκαλῶν προσδεδεμένων εις τήν σωσίβιον λέμβον διά δετηρίας ή αλυσσας και ένα κοράκι.

(ii) Δύο πείρους δι' έκδότην όπὴν εκκενώσεως (οί πείροι δέν άπαιτοῦνται όταν υπάρχουν ειδικοί αὐτόματοι βαλβίδες) προσδεδεμένοι εις τήν σωσίβιον λέμ- βον, μέσφ δετηρίας ή αλυσσας, εν άντλιον και δύο κάδους εξ έγκεκριμένου ύ- λικοῦ.

(iii) 'Εν πηδάλιον προσηρητημένον εις τήν σωσίβιον λέμβον και ένα σκάκι.

(iv) Δύο πελάκειες, άνά ένα εις έκαστον άκρον τῆς σωσίβιου λέμβου.

(v) 'Ενα φθόν, μετά έπαρκους έλαιου διά 12 ώρας και δύο κυτία καταλλήλων πυρελίων έντός ύδατοστεγοῦς κιβωτίου.

- (xxii) Μίαν χειροκίνητον άντλϊαν έγκεκριμένου τύπου.
- (xxiii) Έν κατάλληλον κιβώτιον διά τήν φύλαξιν τών μικρών έφοδίων.
- (xxiv) Μίαν συρίκτραν ή ισοδύναμον ήχητικόν σήμα.
- (xxv) Μίαν σειράν συνέργων άλμιας.
- (xxvi) Έν έγκεκριμένον κέλυμμα χρώματος λίαν θαυτοῦ, ικανόν νά προσυλάττη τούς έπιβαίνοντας τής λέμβου, εκ τών καιρικῶν συνθηκῶν.
- (xxvii) Έν αντίγραφον τοῦ εικονογραφημένου πίνακος σωσίβιων σημμάτων τών άναφερομένων εις τόν Κανονισμόν 16 τοῦ Κεφαλαίου V.
- (β) Είς περίκτιωσι πλοίων εκτελούντων πλόας τοιαύτης διαρκείας, ώστε κατά τήν κρίσιν τής 'Αρχῆς τά είδη τά καθοριζόμενα εις τά έδάφια (vi), (xii), (xiv), (xv) καί (xxv) τής παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ήθελον κριθῇ μή άναγκαία, ή 'Αρχή δύναται νά επιτρέψη τήν παράλειψιν τούτων.
- (γ) Παρά τās διατάξεις τής παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, αί μετά κτηνήρος σωσίβιοι λέμβοι ή άλλοι μηχανικῶς προωθούμενοι έγκεκριμένου τύπου, δέν απαιτεῖται νά φέρουν Ιστόν ή Ιστία ή κόπας πλείονας τοῦ ήμισοῦς τοῦ κεκατονισμένου άριθμοῦ, αλλά θά φέρουν δύο κόρακας λέμβων.
- (δ) Πάσαι αἱ σωσίβιοι λέμβοι θά έφοδιάζωνται διά κατάλληλων μέσων εἴται θά έπιτρέπουν εις τά έντός τής θαλάσσης άτομα νά άναρριχῶνται επί τής λέμβου.
- (ε) Πάσα σωσίβιος λέμβος, μετά κινήσεως θά φέρη φορητόν πυροσβεστήρα, έγκεκριμένου τύπου, δυνάμενον νά έκχέη άφρόν ή έτερον κατάλληλον μέσον σβέσεως πυρκαϊάς πετρελαίου.

Κανονισμός 12

Στερέωσις 'Εφοδίων Σωσίβιων Λέμβων

Όλα τά έφόδια τής σωσίβιου λέμβου, εξαιρέσει τοῦ κόρακος τής λέμβου όστις θά μένῃ ελεύθερος διά τήν άπομάκρυνσιν ταύτης, θά εἶναι καταλήνω: Ισχυριζόμενα έντός τής σωσίβιου λέμβου. 'Η πρόσδεσις θά γίνεται εις τρόπον ώστε νά εξασφαλίζε-ται ή στερέωσις τών εφοδίων καί κατά τρόπον ώστε νά μήν κωλύουν τούς κόρακας έ-ναρτήσεως τής λέμβου ή νά έμποδίζουν τήν ταχείαν έπιβίβασιν. Πάντα τά έφόδια τής σωσίβιου λέμβου θά εἶναι όσον τό δυνατόν μικρών διαστάσεων καί βάρους καί θά εἶναι συσκευασμένα καταλήλωως καί συμπιεγώς.

Κανονισμός 13

Φορητά Ραδιοτηλεγραφικά Συστήματα διά Σωστικά Σκάφη

(α) Πάντα τά πλοία, εξαιρέσει έκείνων τά όποια φέρουν εις έκάστην πλευράν αὐ-τών σωσίβιων λέμβων μετά κινήσεως έφοδιασμένης διά ραδιοτηλεγραφικῆς έγκατα-στάσεως πληρώσεως τούς όρους τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καί τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου IV, θά φέρουν έγκατεστημένη φορητήν ραδιοτηλεγραφικήν συσκευήν διά σωστικόν σκάφος κληρούσαν τās άπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεφαλαίου IV. 'Η συσκευή αὕτη θά φυλάσσεται εις τό δωμάτιον χαρ-τῶν ή εις άλλην κατάλληλον θέσιν καί θά εἶναι έτοιμος πρὸς μεταφοράν εις ολονόηκα-τε σωσίβιων λέμβων εις περιπτώσεων κινδύνου. Έν τούτοις, εις τά δεξαμενώζοντα δλι-κῆς χωρητικότητος 3.000 κόρων καί άνω, εις τά όποια οἱ σωσίβιοι λέμβοι φέρονται εις

- (vi) Ένα Ιστόν ή Ιστοῦς μετά γαλβανισμένων συρματινῶν παρατόνων καί Ιστίων (πορτοκαλλοχρόων).
- (vii) Μίαν κατάλληλον πυξίδα έντός πυξιδόθηκης, ήτις θά εἶναι φωτεινή ή έρω-δισμένη διά καταλήλου μέσου φωτισμοῦ.
- (viii) Έν σωσίβιον ρυμάντιον χαλαρῶς περιβεβλημένον καί προσδεδεμένον περίξ καί έξωθεν τής λέμβου.
- (ix) Μίαν πλωτήν άγκυραν έγκεκριμένου μεγέθους.
- (x) Δύο πεισιμάτια (μπαροῦμες) έπαρκούς μήκους. Τό έν θά στερεοῦται εις τό πρωρατόν άκρον τής σωσίβιου λέμβου μετά στρόφου (στρόπου) καί ακαμί-σκου, ώστε νά δύνατο: νά ελευθερωθῇ καί τό έτερον θά εἶναι σταθερῶς στε-ρεωμένον εις τήν στείραν τής σωσίβιου λέμβου καί έτοιμον πρὸς χρῆσιν.
- (xi) Έν δοχείον περιέχον τέσσαρα καί ήμισυ λίτρα (ή έν γαλλόνιον) φυτικού, ιχθυελαιίου ή ζωϊκοῦ ελαίου. Τό δοχείον θά εἶναι οὕτω πως κατασκευασμένον ώστε τό έλαιον νά εἶναι δυνατόν νά διαχυθῇ εὐκόλως εις τήν θάλασσαν καί νά έχη τοιαύτην διάταξιν ώστε νά δύναται νά προσδεθῇ εις τήν πλωτήν άγκυραν.
- (xii) Μερίδα τροφίμων καθορισθενησομένην υπό τής 'Αρχῆς, δι' έκαστον άτομον διά τό όποιον έχει έγκριθῇ ή έπιβίβασις επί τής σωσίβιου λέμβου. Τά τρόφιμα ταῦτα θά διατιροῦνται έντός άεροστεγῶν δοχείων καί θά στοιβάζωνται έντός υδατοστεγῶς κιβωτίου.
- (xiii) Ένα δοστοτεγῇ δοχεῖα περιέχοντα τρία λίτρα (ή έξ πίντας) ποσίου ύδατος δι' έκαστον άτομον διά τό όποιον έχει έγκριθῇ ή έπιβίβασις επί τής σωσίβιου λέμβου, ή υδατοστεγῇ δοχεῖα περιέχοντα δύο λίτρα (ή τέσσαρες πίντας) πο-σίου ύδατος δι' έκαστον άτομον, όμοι μετά μιᾶς συσκευῆς άφρατώσεως ικανῆς νά παράγῃ έν λίτρον (ή δύο πίντας) ποσίου ύδατος κατ' άτομον. Έν άνοξείδωτον άντλϊον μετά δατηρίας καί έν άνοξείδωτον βαθμολογημένον κύ-πελλον.
- (xiv) Τέσσαρες άλεξιπτωτιστικῆς φωτοβολίδας έγκεκριμένου τύπου δυναμένες νά παράγουν λαμπρόν άρρυθρόν φῶς εις μέγα ύψος καί έξ βεγγαλικά χειρὸς έτε-κριμένου τύπου, άτινα θά δίδουν λαμπρόν έρυθρόν φῶς.
- (xv) Δύο έπιπλέοντα καπνογόνα σήματα έγκεκριμένου τύπου (πρὸς χρῆσιν κατά τήν ήμέραν), ικανά νά άναδίδουν ποσότητα πορτοκαλλοχρόου καπνοῦ.
- (xvi) Μέσα έγκεκριμένου τύπου έπιτρέποντα εις τά έπιβαίνοντα άτομα νά άνακρε-μῶνται από τής λέμβου, άν αὕτη άνατραπῇ, υπό μορφήν παρατροπιδίων ή έράκνης παρὰ τήν τρόπιδα, όμοι μετά σχοινίων χειρολαβῶν στερεωμένων από τῆς κουπαστῆς τῆς μιᾶς πλευρᾶς εις τήν τῆς έτέρας καί διερχομένων κά-τωθεν τῆς τρόπιδος ή άλλης έγκεκριμένης διατάξεως.
- (xvii) Έν υδατοστεγῆς κιβώτιον φαρμάκων πρώτων βοηθειῶν έγκεκριμένου τύπου.
- (xviii) Ένα αδιάρροχον ηλεκτρικόν φανόν κατάλληλον διά σήμανσιν διά σημμάτων Μόρς μετά μιᾶς σειράς άνταλλακτικῶν σιτηλῶν καί μιᾶς άνταλλακτικῆς λυ-χνίας έντός υδατοστεγῶς κιβωτίου.
- (xix) Ένα καθρέπτην σιμάνσεως κατά τήν ήμέραν, έγκεκριμένου τύπου.
- (xx) Έν κλειόμενον μαχαίριδιον μετά έργαλείου διά τό άνοιγμα λευκοσιδηρῶν κυτίων, προσδεδεμένον εις τήν λέμβον διά δατηρίας.
- (xxi) Δύο έλαφρά έπιπλέοντα όρμίδα.

χρώματος εις τομέα πλάτους 18 μέτρων (ή 60 περίπου ποδών) εις απόστασιν 180 μέτρων (ή 200 ποδών) επί χρονικήν περίοδον εξ εφθών και θα δύναται να λειτουργή επί τρεῖς τουλάχιστον ἑτας συνεχῶς.

Κανονισμός 15

Ἀπατήσεις διὰ Πνευστῆς Σωσιβίου Σχεδίας

- (α) Πῶσα πνευστή σχεδία θα εἶναι κατασκευασμένη κατὰ τρόπον ὅστε ὅταν εἶναι ἐντελὲς πεληρωμένη καὶ ἐντελεσθεῖ, μετὰ τοῦ στεγάσματος ἀνακαταμένον νὰ ἔχῃ εὐστάθειαν ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ.
- (β) Ἡ σχεδία θα εἶναι κατασκευασμένη κατὰ τρόπον ὅστε ἐάν ριφθῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἀπὸ ὕψους 18 μέτρων (ή 60 ποδών), οὔτε ἡ σχεδία οὔτε ὁ ἐξαρτισμὸς αὐτῆς θὰ ὑποστοῦν ζημίαν. Ἐάν ἡ σχεδία προορίζεται ὡς τοποθετηθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς ὕψος ὑπερῶν τοῦ ὕδατος μεγαλύτερον τῶν 18 μέτρων (60 ποδών), θὰ εἶναι τῷ πλοῦ δοκιμασμένον ἰκανοποιητικῶς εἰς τὰς πτώσεις ἐξ ὧν τοὺς τοὺς ἀντιστοιχοῦν ἴσου ἐκείνου εἰς τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ τοποθετηθῇ.
- (γ) Ἡ σχεδία θα εἶναι ἐφοδιασμένη διὰ στεγάσματος τὸ ὅποιον θὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς τὴν θέσιν του ὅταν αὐτὴ πληρωθῇ. Τὸ στέγασμα τοῦτο θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ κρυφάσῃ τοὺς ἐπιβαίνοντας ἐκ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν καὶ θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν συλλογὴν τῶν ὑδάτων τῆς βροχῆς. Τὸ ἄνω μέρος τοῦ στεγάσματος θὰ ἐφοδιάζεται διὰ λυχνίας ἥτις θὰ τροφοδοτῇται ἐκ τῆς στῆλης ἐνεργοῦσης διὰ θαλασσίου ὕδατος. Μία ἄλυσιν λυχνία θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τῆς σχεδίας. Τὸ στέγασμα θὰ εἶναι χρώματος λευκοῦ.
- (δ) Ἡ σχεδία θὰ ἐφοδιάζεται δι' ἐνὸς πεισιματίου (μπαροῦμι) καὶ θὰ ἔχῃ περίεξ αὐτῆς σωσίβιον ρυμτίον χαλαρὰς προσδεσμένον καὶ καλὰς ἐντερραμένον ἐξωτερικῶς. Σωσίβιον ρυμτίον θὰ τοποθετῇται ἐπίσης περίεξ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς σχεδίας.
- (ε) Ἡ σχεδία θὰ δύναται νὰ ἐκκινωθῇ εὐχερῶς ὑπὸ ἐνὸς προσώπου, ἐάν αὐτὴ πληρωθῇ ἀντεστραμμένη.
- (στ) Ἡ σχεδία θὰ εἶναι ἐφοδιασμένη εἰς ἕκαστον ἀνοίγμα δι' ἀποτελεσματικῶν μέσων ἐπιτρεπόντων ὅπως πρόσωπα ἐντὸς τῆς θαλάσσης δύναται νὰ ἀναρριχηθῶν ἐπὶ τῆς σχεδίας.
- (ζ) Ἡ σχεδία θὰ περιέχεται ἐντὸς βαλίζης ἡ ἑτέρου περιβλήματος κατασκευασμένου εἰς τρόπον ὅστε νὰ δύναται νὰ ἀντίξῃ εἰς σκληρὰς συνθήκας χρήσεως αἰτίνες συναντῶνται εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ σχεδία ἐντὸς τῆς βαλίζης ἡ ἑτέρου περιβλήματος θὰ ἔχῃ ἴδιαν κλειστότητα.
- (η) Ἡ κλειστότης τῆς σχεδίας θὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον κατασκευασμένη ὅστε δι' ὑποδιάρσεως αὐτῆς εἰς ἄριον ἀριθμὸν χωριστῶν διαμερισμάτων, τὸ ἥμισυ τῶν ὁποίων θὰ δύναται νὰ ὑποσταθῇ ἐκτὸς τοῦ ὕδατος τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὅποια ἔχει ἐπιτραπὴ ἡ ἐπιβίβασις, εἰς τὴν ἑξῆς ἀλλοῦ τινὸς ἐξ ἴσου ἀποτελεσματικῶν μέσων νὰ ἐκσωφαλίζεται ὅτι ὑπάρχει εὐλόγων περιθώριον κλειστότητος ἐάν ἡ σχεδία ὁλοσθῇ ζημίαν ἡ δὲν ἐπιτυγχάνεται παρὰ μέρη ἐπιφύσεως.
- (θ) Τὸ ὀλικὸν βάρος τῆς σχεδίας, τῆς βαλίζης αὐτῆς ἡ ἑτέρου περιβλήματος καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ αὐτῆς, δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 180 χιλιόγραμμα (ή 400 λίβρας).
- (ι) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτόμων τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνῃ μία πνευστή σχεδία θὰ εἶναι ἴσος πρὸς:

τὸ μέσον καὶ εἰς τὴν πρὶν τὴν τοῦ πλοίου, ἡ συσκευὴ αὐτὴ θὰ φυλάσσεται εἰς κατάλληλον θέσιν πλησίον τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν ἀπεχουσῶν περισσοτέρων ἀπὸ τοῦ κυρίου πομποῦ τοῦ πλοίου.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων ἐκτελοῦντων πλῆθος τοιαύτης διαρκείας ὅστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς ἡ φορητὴ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ διὰ τὰ σωστικά σήματα νὰ μὴ εἶναι ἀναγκαία, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παρέλυσιν αὐτῆς.

Κανονισμός 14

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Συσκευαὶ καὶ Προβολαὶ Σωσιβίων Λέμβων μετὰ Κινητήρος

- (α) (i) Ὅταν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαίνοντων ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίου ἐκτελοῦντος διεθνεῖς πλῆθος, οἵτινες δὲν εἶναι βραγεῖς διεθνεῖς πλῆθος, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιομένου ὡς ἐργοστάσιον εἰς τὴν θήραν φαλαγῶν, ἐπὶ πλοίου χρησιμοποιομένου δι' ἐπεξεργασίαν ἢ κონσερβοποιίαν τῶν ἰχθῶν ἢ ἐπὶ πλοίου μεταφέροντος τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικόν εἰς τὰ φαλαγγοθηρικά πλοία, τῶν βιομηχανικῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθῶν, εἰναι μεγαλύτερος τῶν 199 ἀλλὰ μικρότερος τῶν 1500, θὰ ἐγκαθίσταται ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ πληροῦς τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου IV, εἰς μίαν τουλάχιστον τῶν μετὰ κινητήρος σωσιβίων λέμβων τοῦ πλοίου, τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (ii) Ὅταν ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαίνοντων ἀτόμων ἐπὶ τοῦ πλοίου εἶναι 1500 ἢ περισσότεροι, τοιαύτη ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται εἰς πᾶσαν σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος, ἀπαιτούμενην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (β) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ συσκευὴ θὰ ἐγκαθίσταται ἐντὸς ἐπαρκῶς μεγάλου θαλάμισκου, ὅστε νὰ περιλαμβάνῃ τὴν συσκευὴν καὶ τὸν χειριστὴν αὐτῆς.
- (γ) Αἱ διατάξεις θὰ εἶναι τοιαύται ὅστε ἡ ἰκανοποιητικὴ λειτουργία τοῦ πομποῦ καὶ τοῦ δέκτου δὲν θὰ ἐκπιδέχεται ὑπὸ τοῦ κινητήρος ἐν λειτουργίᾳ, εἴτε ὅταν φορτίζονται ἢ ὅχι οἱ συσσωρευταί.
- (δ) Οἱ συσσωρευταὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὅπως παρέχουν ρεῖμα διὰ τὴν ἐκκίνησιν τοῦ κινητήρος ἢ διὰ τὸ σύστημα ἀναφλέξεως αὐτοῦ.
- (ε) Ὁ κινητὴρ τῆς σωσιβίου λέμβου θὰ ἐφοδιάζεται διὰ μιᾶς ηλεκτρογεννητριᾶς διὰ τὴν φόρτισιν τῶν συσσωρευτῶν ἀουμάτου καθὼς καὶ δι' ἄλλας χρήσεις.
- (στ) Εἰς προβολεὺς θὰ ὑπάρχῃ εἰς ἕκαστην σωσίβιον λέμβον μετὰ κινητήρος, ἥτις ἀπαιτεῖται κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου νὰ φέρται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία καὶ κατὰ τοὺς ὅρους τῆς παραγράφου (γ) τοῦ αὐτοῦ Κανονισμοῦ νὰ φέρται εἰς τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς ἐργοστάσια εἰς τὴν θήραν φαλαγῶν, εἰς τὰ πλοία ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθῶν καὶ εἰς τὰ μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικόν εἰς τὰ φαλαγγοθηρικά πλοία καὶ τὰ τῶν βιομηχανικῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθῶν.
- (ζ) Ὁ προβολεὺς θὰ περιλαμβάνῃ λυχνίαν 80 τουλάχιστον βάττε, ἱκανὸν ἀνακαταστήρα καὶ πηγὴν ἐνεργείας ἥτις θὰ φωτίζῃ ἀποτελεσματικῶς ἀντικείμενον ἀνοικτοῦ

έξαρτησμός της να υφίσταται ζημία.

(β) Η επιφάνεια του καταστρώματος της σωσίβιου σχεδίας θα καίται εντός του μέρους της σωσίβιου σχεδίας το όποιον επιτρέπεται προσαρτάει εις τους επιβαίνοντες. Η επιφάνεια του καταστρώματος τούτου θα είναι τουλάχιστον 3,720 τετραγωνικά εκατοστόμετρα (ή 4 τετραγωνικοί πόδες) ανά έκαστον άτομον το όποιον επιτρέπεται να μεταφέρει. Η φύσις του παπέδου θα είναι τοιαύτη ώστε να εμποδίζει, όσον είναι πρακτικός δυνατόν, την διόδον του ύδατος και να υποβαστάζει τους επιβαίνοντες άποτελεσματικώς έκτός του ύδατος.

(γ) Η σωσίβιος λέμβος θα είναι έφοδιασμένη διά στεγασματος ή έτέρου ισοδυνάμου διαταξέως χρόματος λίαν όρατοφ, το όποιον θα είναι ικανόν να προστατεύη τους επιβαίνοντας, έναντι των καιρικών συνθηκών όταν ή σωσίβιος σχεδία επιπλέη καθ' ολάνδρηποτε επιφάνειαν.

(δ) Τα έφοδια της σωσίβιου σχεδίας θα είναι έτοιμαγμένα κατά τρόπον ώστε να είναι εύκολως προσιτά όταν ή σωσίβιος σχεδία επιπλέη καθ' ολάνδρηποτε επιφάνειαν.

(ε) Το όλικόν βάρος μιας σωσίβιου σχεδίας φορομένης επί επιβατηγών κλοίων σχεδίας μετά του έξοπλισμού αυτής δεν θα υπερβαίνη τα 180 χιλιόγραμμα (ή 400 λίβρας). Σωσίβιος σχεδία φορόμενη επί φορτηγών κλοίων δύνανται να είναι βάρους μεγαλύτερου των 180 χιλιονγράμμων (ή 400 λιβρών) εάν αυτά δύνανται να καθαιρεθούν εξ άφωτέρων των κλειστών του κλοίου ή εάν προβλέκωνται μηχανικά μέσα διά την καθάρεισιν αυτών εις την θάλασσαν.

(στ) Η σωσίβιος σχεδία δέον ανά πάντα χρόνον να είναι εύρηρητος και εύσταθής όταν επιπλέη καθ' ολάνδρηποτε επιφάνειαν.

(ζ) Η σωσίβιος σχεδία θα έχη τουλάχιστον 96 κυβικά δέκατα (ή 3,4 κυβικούς πόδας) άεροκινήσεως ή ισοδύναμον κλειστότητα ανά έκαστον άτομον το όποιον επιτρέπεται να όέρη. Τα δέ μέσα ταύτα θα τοποθετούνται όσον δυνατόν πλησίον των πρύς τάς κλειούρας της σωσίβιου σχεδίας.

(η) Η σωσίβιος σχεδία θα έχη έν πεισμάτιον (μπαρούμα) προσδεδεμένον και έν σωσίβιον ρυμάτιον χαλαρώς διαβεβλημένον περίε και έξωτερικώς αυτής και καλώς έστερωμένον εις τα σημεία προσδέσεως. Επίσης θα τοποθετήται σωσίβιον ρυμάτιον περίε του έσωτερικού της σωσίβιου σχεδίας.

(θ) Η σχεδία θα είναι έφοδιασμένη εις έκαστον άνοιγμα δι' άποτελεσματικόν μέσων έπιτρεπόντων όπως προωκα έντός της θαλάσσης δύνανται να άναρριχθούν έν αυτής.

(ι) Η σωσίβιος σχεδία θα είναι κατεσκευασμένη κατά τρόπον ώστε να μή προσβάλλεται υπό του πετρελαίου ή των παραγώνων πετρελαίου.

(ια) Μία επιπλέουσα λυχία πυκού ηλεκτρικής στήλης θα είναι προσδεδεμένη διά δετηρίας εις την σωσίβιον σχεδία.

(ιβ) Η σωσίβιος σχεδία θα έφοδιάζεται διά μέσων έπιτρεπόντων την εύρηρη μουλκισιν αυτής.

(ιγ) Αί σωσίβιοι σχεδίαί θα είναι έτοιμαγμένα κατά τρόπον επιτρέποντα την εύλευθραν επίπλευσιν αυτών εις την περίπτωσηιν βύθσεως του κλοίου.

(i) Τόν μέγιστον άκέραιον άριθμόν τόν προκύπτοντα έκ της διαίρέσεως διά 96 του όγκου μετρομένου εις κυβικά δέκατα (ή διά 3,4 του όγκου μετρομένου εις κυβικούς πόδας) των κυρίων σωληνωτών άεροφυλακίων (όστις διά τόν σκοπόν τούτον δεν θα περιλαμβάνη ούτε τά τόξα του στεγασματος, ούτε τό σέλαμα ή τά σέλαματα, εάν υπάρχουν τοιαύτα) όταν ούτοι είναι κεκληρωμένοι, ή

(ii) Τόν μέγιστον άκέραιον άριθμόν τόν προκύπτοντα έκ της διαίρέσεως διά 3,720 της επιφάνειας, μετρομένης εις τετραγωνικά εκατοστόμετρα (ή διά 4 της επιφάνειας εις τετραγωνικούς πόδας) του παπέδου (ή της διά τόν σκοπόν τούτον δύναται να περιλάβη τό σέλαμα ή τά σέλαματα, εάν υπάρχουν τοιαύτα) της σωσίβιου σχεδίας όταν είναι κεκληρωμένη, λαμβανόμενου του μικρότερου άριθμού.

(ia) Το δάπεδον της σωσίβιου σχεδίας θα είναι άδιάβροχον και θα είναι ικανόν να μονούται έπαρκώς έναντιόν του ψύχους.

(ιβ) Η σωσίβιος σχεδία θα πληροϋται φ' άερיוυ το όποιον δεν θα είναι βλαβερόν εις τούς επιβαίνοντας και ή πλήρωσις θα λαμβάνη χώραν αύτομάτως, είτε δι' έλξεως ρυματίου είτε δι' άλλου τινός τρόπου εξ ίσου άλλου και άποτελεσματικού. Θα προβλέκωνται μέσα διά των όποιων ή άεραντήλια ή οι φυστητήρες οι άπαιτούμενοι υπό του Κανονισμού 17 του παρόντος Κεφαλαίου θα δύνανται να χρησιμοποιηθούν διά να διατηρούν την πύσιν.

(ιγ) Η σωσίβιος σχεδία θα είναι εξ ύλικού και κατασκευής έγκερυμένον και θα είναι κατεσκευασμένη εις τρόπον ώστε να δύναται να άντέχη επί 30 ήμέρας, όταν είναι έντεθειμένη έν έπιπλεύσει, εις πάσας τάς συνθήκας της θαλάσσης.

(ιδ) Δέν θα τυχάνη έγκρισως σωσίβιος σχεδία ήτις θα έχη μεταφορικήν ικανότητα, ύπολογισμένη σύμφωνας πρύς την παράγραφον (i) του παρόντος Κανονισμού, μικρότεραν τών εξ άτόμων. Ο μέγιστος άριθμός άτόμων ύπολογιζόμενος συμφώνως πρύς την παράγραφον ταύτην, διά τόν όποιον μια σωσίβιος σχεδία δύναται να τύχη έγκρίσεως, άπόκειται εις την κρίσιν της Αρχής, αλλά εις ούδεμίαν περίπτωσηιν θα υπερβαίνη τά 25.

(ie) Η σωσίβιος σχεδία θα είναι ικανή να λειτουργή καθ' όλην την κλίμακα θερμοκρασιών από 66°C μέχρι μείον 30°C (ή 150°F μέχρι μείον 22°F).

(ισκ) Η σωσίβιος σχεδία θα είναι έτοιμαγμένη εις τρόπον ώστε να δύναται να χρησιμοποιηθή εύκόλως έν όρω κινδύνου και κατά τρόπον επιτρέποντα την επίπλευσιν αυτής έκ της θέσεως στοιβασίας της, την πλήρωσιν των άεροθαλάμων της και την άποδέσμευσιν της έκ του κλοίου εις περίπτωσηιν βύθσεως.

(ii) Εάν ύφιστανται έν χρήσει δέον όπως έγκαθίστανται σιστήματα έγχύσεως τύπου αυτόματου άπελευθερώσεως ύδροστατικώς ή ισοδύναμον τι έγκερυμένον υπό της Αρχής.

(iii) Η σωσίβιος σχεδία ή άπαιτούμενη υπό της παραγράφου (γ) του Κανονισμού 35 του παρόντος Κεφαλαίου δύναται να έχμάζεται κατά τρόπον μή επιτρέποντα αυτόματον άπελευθερώσιν της.

(ιζ) Η σωσίβιος σχεδία θα είναι έφοδιασμένη διά μέσων έπιτρεπόντων την εύκολαν ρυμουλκήσεως.

Κανονισμός 16

Απαιτήσεις διά τάς Ακάμπτους Σωσίβιους Σχεδίας.

(α) Πάσα σωσίβιος σχεδία άκάμπτου κατασκευής ή είναι κατεσκευασμένη ώστε ριπτομένη εις την θάλασσαν έκ της θέσεως στοιβασίας αυτής ούτε αύτη ούτε και ό

Κανονισμός 17

Έφολία των Πνευστών και των Ακάμπτων Σωσιβίων Σχεδίων

Ο κανονικός εξαρτισμός εκάστης σωσίβιου σχεδίας θα περιλαμβάνει:

- (i) Έναν επιπλέοντα σωσίβιον σημαντήρα προσδεδεμένον δι' επιπλέοντος ρυμίου μήκους τουλάχιστον 30 μέτρων (ή 100 ποδών).
- (ii) Διά τας σωσιβίους σχεδίας δι' ἃς επιτρέπεται ἡ επιβίβασις οὐχί περισσοτέρων τῶν 12 ἀτόμων, ἓν μαχαίριδιον καὶ ἓν ἄντηλον. Διὰ τὰς σωσιβίους σχεδίας δι' ἃς επιτρέπεται ἡ επιβίβασις 13 ἀτόμων ἡ περισσοτέρων, δύο μαχαίριδια καὶ δύο ἄντηλα.
- (iii) Δύο σπύγγους.
- (iv) Δύο πλωτὰς ἀγκύρας, τήν μίαν μονίμως προσδεδεμένην εἰς τὴν σωσίβιον σχεδίαν καὶ μίαν ἀμοιβήν.
- (v) Δύο βραχείας κόπας σχήματος πύλου.
- (vi) Μίαν σειρὰν συνέργων ἐπισκευῆς, διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τρυπημάτων εἰς τὰ διαμερίσματα πλευστότητος.
- (vii) Μίαν ἀραφαντλίαν ἢ φυσητήρας, ἐκτός ἐάν ἡ σωσίβιος σχεδία πληροῖ τοὺς ὁρους τοῦ Κανονισμοῦ 16 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.
- (viii) Τρία ἐργαλεῖα ἀνοίγματος λευκοσιδηρῶν κυτῶν.
- (ix) Ἐν ὑδατοστεγῆς κιβώτιον φαρμακείου πρώτων βοηθειῶν ἐγκατεστημένου τύπου.
- (x) Ἐν ἀνοξείδωτον βαθμολογημένον κύπελλον ποσίου ὕδατος.
- (xi) Ἐνα ἀδιάβροχον ηλεκτρικόν φανὸν κατὰλληλον διὰ σήμανσιν σημμάτων Μόρς, ὁμοῦ μετὰ ἀνταλλακτικῆς στήλης συσσωρευτῶν καὶ μίας ἀνταλλακτικῆς λυχνίας ἐντός ὑδατοστεγῆς κιβωτίου.
- (xii) Ἐνα καθρέπτην σημανσέως κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ μίαν συρίκτραν σημανσέως.
- (xiii) Δύο ἀλεξιπτωτιστικὰς φωτοβολίδας κινδύνου, ἐγκατεστημένου τύπου, δυναμένας νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὕψος.
- (xiv) Ἐξ βεγγαλικὰ χειρὸς ἐγκατεστημένου τύπου, δυνάμενα νὰ ἐκπέμπωσι φωτεινὸν ἐρυθρὸν φῶς.
- (xv) Μίαν σειρὰν συνέργων ἁλείας.
- (xvi) Μερὶδα τροφίμων καθορισθεῖσάντων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς, δι' ἑκάστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις ἐπὶ τῆς σωσιβίου σχεδίας.
- (xvii) Ὑδατοστεγὴ δοχεῖα περιέχοντα ἓν καὶ ἡμισυ λίτρον (ἢ τρεῖς πίντας) ποσίου ὕδατος δι' ἑκάστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις, τοῦ ὁποίου ἡμισυ λίτρον (ἢ μία πίντα) κατ' ἄτομον δύναται νὰ ἀντικαθίσταται διὰ μίας καταλλήλου συσκευῆς ἀφαιετώσεως ἱκανῆς νὰ παράγῃ τὴν ποσότητα ποσίου ὕδατος.
- (xviii) Ἐξ δισκία ἐναντίον τῆς ναυτίας δι' ἑκάστον ἄτομον διὰ τὸ ὅποιον ἔχει ἐγκριθῇ ἡ ἐπιβίβασις.
- (xix) Ὁδηγίας σχετικὰς πρὸς τὸν τρόπον ἐπιβιώσεως ἐπὶ τῆς σωσιβίου σχεδίας.

(κx) Ἐν ἀντίγραφον τοῦ εἰκονογραφημένου πίνακος σωσιβίων σημμάτων τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸν Κανονισμὸν 16 τοῦ Κεφαλαίου V.

(β) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας τοιαύτης διάρκειας ὥστε κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς νὰ μὴ εἶναι ἀνεγκαταῖα ὅλα τὰ εἰρητά καθοριζόμενα εἰς τὴν παράγραφον (α), ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς μίαν ἢ περισσότερας σωσιβίου σχεδίας αἰτινες ἀντιπροσωπεύουσιν τοὺς ἀλλοτρίους τὸν ἐκτὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων σχεδίων τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, ὅπως ἐφοδεύονται διὰ τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (i) μέχρι (vi) περιλαμβανομένου, (xi) καὶ (xix) τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ διὰ τοῦ ἡμίσους τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (xii) καὶ (xiv) τῆς ἐν λόγω παραγράφου, αἱ δὲ ὑπόλοιποι σωσίβιοι σχεδία νὰ ἐφοδεύονται διὰ τοῦ ἐξαρτισμοῦ τοῦ καθοριζομένου εἰς τὰ ἐδάφια (i) μέχρι (vi) περιλαμβανομένου καὶ (xix) τῆς ἐν λόγω παραγράφου.

Κανονισμός 18

Ἐκπαίδευσις εἰς τὴν Χρήσιν τῶν Σωσιβίων Σχεδίων

Ἡ Ἀρχὴ θὰ λαμβάνῃ μέτρα, ὅσα εἶναι πρακτικὰ καὶ εὐλόγως δυνατόν πρὸς ἐξασφάλισιν ὅτι τὰ πληρώματα τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὁποίων φέρονται αἱ σωσίβιοι σχεδία ἔχουν ἐκπαιδευθῇ εἰς τὴν καθαίρεσιν καὶ τὴν χρῆσιν αὐτῶν.

Κανονισμός 19

Ἐπιβίβασις ἐπὶ τῶν Σωσιβίων Λέμβων καὶ τῶν Σωσιβίων Σχεδίων

- (α) Θὰ προβλέπονται κατὰλληλα μέσα διὰ τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς τὰ ὅποια θὰ περιλαμβάνονται:
 - (i) Ἀνὰ μία κλίμαξ εἰς ἑκάστον ζεύγος ἐπιστῶν ἐπιτρέπουσα τὴν ἐπιβίβασιν ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων, ὅταν αὐταὶ εἰρίσκωνται εἰς τὴν θάλασσαν ἐξαιρέσει ὅτι εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία, εἰς πλοία χρησιμευοῦμενα ὡς ἐργαστήρια διὰ τὴν θήραν τῶν φάλαινων, εἰς πλοία ἐπεξεργασίας καὶ κονσερβοποιίας τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων, εἰς πλοία μεταφέροντα τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικὸν εἰς τὰ φαινοθηρικά πλοία, τὰ τῶν βιομηχανιῶν ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ὅπως αἱ κλίμακες αὐταὶ ἀντικαθίστανται δι' ἐγκατεστημένων μέσων, ὅσο τὴν προϋποθέσιν ὅτι θὰ ὑπάρχῃ μία τοὐλάχιστον κλίμαξ εἰς ἐκάστην πλευρὰν τοῦ πλοίου.
 - (ii) Μέσα φωτισμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν συστημῶν καθαρῶσεως αὐτῶν κατὰ τὴν προστομοσίαν καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς καθαρῶσεως καὶ ἐκτός διὰ τὸν φωτισμὸν τῆς θαλάσσης περιούχῃς ἐντός τῆς ὁποίας γίνεται ἡ καθάρσις τῶν σωσιβίων λέμβων μέχρις ὅτου συμπληρωθῇ ἡ ἐργασία τῆς καθαρῶσεως.
 - (iii) Διατάξεις διὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος ὅτι τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ἐγκαταλειφθῇ, καὶ
 - (iv) Μέσα διὰ τὴν πρόληψιν πάσης διοχτεύσεως ὕδατος ἐντός τῶν σωσιβίων λέμβων.

(β) Θά προβλέπονται επίσης κατάλληλα μέσα διά την επιβίβαση επί των σχεδίων, εις τα οποία θα περιλαμβάνονται :

- (i) Έπικειρα κλίμακες διά την διευκόλυνση της επιβίβασης επί των σωστικών σχεδίων όταν αυτοί εδράσκονται εις το ύδωρ, εξαίρεται ότι εις επιβατηγά πλοία, εις πλοία χρησιμοποιούμενα ως εργοστάσια εις την άλιεαν φαλινών, εις πλοία επεξεργασίας και κονορποποιίας των άλιευτικών προϊόντων, και εις πλοία μεταφέροντα το άπασχολούμενον προσωπικόν εις τα φαλινωθηρικά πλοία, και εις τα των βιομηχανιών επεξεργασίας ή κονορποποιίας, ή Αρχή δύναται να επιτρέψη την αντικατάστασιν μέρους ή του συνόλου των τούτων κλιμάκων δι' έγκεκριμένων μέσων.
- (ii) Μέσα διά τον φωτισμό / των σωστικών σχεδίων τούτων και των συσκευών καθάρσεως κατά την προετοιμασίαν και την εκτέλεσιν της καθάρσεως και έκπαιξ δι' τον φωτισμόν της θαλάσσιας περιοχής εντός της οποίας γίνεται ή καθάρσις των σωστικών σχεδίων μέχρις ότου συμπληρωθή ή εργασία της καθάρσεως, εκεί ένθα φέρονται σωσίβιοι σχεδιαί διά τας οποίας έχουν προβλεφθή έγκεκριμένα μέσα καθάρσεως.
- (iii) Μέσα διά τον φωτισμόν της θέσεως στοιβασίας των σωστικών σχεδίων διά τας οποίας δεν προβλέπονται έγκεκριμένα μέσα καθάρσεως.
- (iv) Διατάξεις διά την ειδοποίησιν των έπιβατών και του πληρώματος ότι τό πλοιον πρόκειται να εγκαταλειφθή και
- (v) Μέσα διά την πρόληψιν πάσης διοχετεύσεως ύδατος εντός των σωστικών σχεδίων εις καθωρισμένας θέσεις καθάρσεως, περιλαμβανόντα εκείνας διά τας οποίας ύπάρχουν έγκεκριμένα μέσα καθάρσεως.

Κανονισμός 20

Σήμανσις Σωστικών Λέμβων, Σωστικών Σχεδίων και Πλευστικών Συσκευών

- (α) Αι διαστάσεις της σωστικού λέμβου και ο αριθμός των ατόμων άτινα επιτρέπεται να φέρη σημαίνονται επ' αυτής δι' εύναγνώστην και μονίμων χαρακτηριστικών. Τό όνομα και ό λιμήν νηολογήσεως του πλοίου εις τό όποιον ή σωσίβιος λέμβος ανήκει θα χρωματίζεται εις έκαστην πλευράν της πρώας.
- (β) Αί πλευστικοί συσκευαί θα σημαίνονται διά του αριθμού των ατόμων κατά τον αυτόν τρόπον.
- (γ) Ο αριθμός των ατόμων θα σημαίνεται κατά τον αυτόν τρόπον επί των σωστικών πνευστών σχεδίων καθώς και επί της βαλίδης ή του περιβλήματος έντός του όποιου περιέχεται ή σωσίβιος πνευστή σχεδία. Έκαστη σωσίβιος πνευστή σχεδία θα φέρη επίσης τον αριθμόν της σειράς και τό όνομα του κατασκευαστού, εις τρόπον ώστε να δύναται να εξακριβωθαι ό ιδιοκτήτης της σωστικού σχεδίας.
- (δ) Έκαστη άκμιατος σωσίβιος σχεδία θα σημαίνεται διά του όνόματος και του λιμένος νηολογήσεως του πλοίου εις ό άνήκει και διά του αριθμού των ατόμων τά οποία επιτρέπεται να φέρη.
- (ε) Ούδεμία σωσίβιος λέμβος, σωσίβιος σχεδία ή πλευστική συσκευή θα σημαίνεται δι' αριθμόν ατόμων μεγαλύτερον του επιτγχανομένου κατά τό εις τό παρόν Κεφάλαιον καθοριζόμενον τρόπον.
- (α) Τό κυκλικόν σωσίβιον θα πληροί τας κατωτέρω απαιτήσεις:

(i) Θά είναι εκ συμπαγούς φελλού ή άλλου ισοδυνάμου ύλικού.
(ii) Θά είναι ισχυρόν να υποσταντέη εις γλυκό ύδωρ τουλάχιστον 14,5 χιλόγραμμα (32 λίβρας) σιδήρου επί 24 ώρας.

(iii) Δέν θα προσβάλλεται επιζημία υπό πετρελαίου ή προϊόντων πετρελαίου.
(iv) Θά είναι λίαν ύρατο χρωματισμού.

(v) Θά σημειούται διά κεφαλαίων γραμμάτων τό όνομα και ό λιμήν νηολογήσεως του πλοίου εις τον όποιον άνήκει.

(β) Δέν θα επιτρέπονται κυκλικά σωσίβια πεζηρωμένα διά χόρτων, τριμμάτων φελλού ή κοκκώδους φελλού, ή ολουδιώστε άλλου άραιού κοκκώδους ύλικού, ή εκτίνα των όποιων ή πλευστότης εξαρτάται εκ θαλάμων άέρος όστινες άπαιτούν έμφύσησιν άέρος.

(γ) Τα κυκλικά σωσίβια, τά κατασκευασμένα εκ πλαστικού ύλικού ή έτέρων συνθετικών κρημάτων θα είναι ικανά να διατηρούν τας πλευστικές και τας ιδιότητες άντοχής ύδων κατά την έκαφήν με τό ύδωρ ή με προϊόντα πετρελαίου, ή εις μεταβολάς θερμοκρασιών ή κλιματολογικάς, επικρατούσας εις τά ταξείδια άνοικτής θαλάσσης.

(δ) Τα κυκλικά σωσίβια θα φέρουν ρυμμάτων χαλαράς διαβεβλημένων κέρυς και κλωδών έστερωμένων. Έν τουλάχιστον κυκλικόν σωσίβιον εις έκαστην πλευράν του πλοίου θα είναι έφωδισιμένον δι' επιλέοντος σωστικού σχοινίου μήκους 27,5 μέτρων (15 όργων) τό ολιγώτερον.

(ε) Εις τά επιβατηγά πλοία, τό ήμισυ τουλάχιστον του όλικού αριθμού των κυκλικών σωστικών και εις ουδεμίαν περιπτώσιν ολιγώτερα των έξ και εις τά φορτηγά πλοία τό ήμισυ τουλάχιστον του όλικού αριθμού των κυκλικών σωστικών θα έποδύζονται δι' ατόμων φώτων καλής έκδοσεως.

(στ) Τα ατόματα φώτα τά άπαιτούμενα υπό της παρογράφου (ε) του παρόντος Κανονισμού θα είναι τοιαύτα ώστε να μίν δύναται να οβρεθούν υπό του ύδατος. Θά δύναται να λειτουργούν επί 45 λεπτά τουλάχιστον και θα έχουν φωτιστικήν ικανότητα ούχί μικρότεράν των 2 κηρών προς όλας τας κατευθύνσεις του άνω ήμισφείου. Θά φυλάττωνται πλησίον των κυκλικών σωστικών εις τά οποία άνήκουν μετά των άναγκαιών μέσων προσδέσεως. Τα ατόματα φώτα τά χρησιμοποιούμενα επί των έξήμενων πλοίων θα είναι μετά ηλεκτρικής στήλης έγκεκριμένου τύπου*

* Αι άκόλουθοι άποστάσεις όρατότητας του φωτός δύναται να έναρμόνυνται επί έξήμενων άντιστοιχών άποφαιμένων συνθηκών.

Συντελεστής άποσφαιρικής μεταδοτικότητας	Μεταφορλογική άπόσταση (μέτρα)	Άπόσταση όρατότητας του φωτός (μέτρα)
0.3	2.4	0.96
0.4	3.3	1.06
0.5	4.3	1.15
0.6	5.3	1.24
0.7	8.4	1.34
0.8	13.4	1.45
0.9	28.9	1.57

(ιι) Πληροί τās απαιτήσεις τής παραγράφου (γ) του παρόντος Κανονισμού και εάν ακόμη ο εις αεροθάλαμος δεν είναι πεπληρωμένος.

(ε) Αι σωσίβιοι ζώναι θα είναι ούτω τοποθετημένοι, ώστε να είναι εύκολως προσιταί και η θέσις αὐτῶν θα ἐνδείκνυται εὐκρινῶς.

Κανονισμός 23

Ὁρμιδοβάλοι Συσκευή.

(α) Τὰ πλοία θα φέρουσι μίαν ὁρμιδοβάλον συσκευὴν ἐγκεκριμένου τύπου.

(β) Ἡ συσκευή θα εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐκσφενδονίζῃ μετ' ἐπαρκoῦς ἀκρίβειας ὁρμιδίων μήκους οὐχὶ μικροτέρου τῶν 230 μέτρων (ἢ 250 ὠρδῶν) καὶ θὰ περιλαμβάνη τοῦλάχιστον τέσσαρα βλήματα καὶ τέσσαρα ὁρμίδα.

Κανονισμός 24

Σήματα Κινδύνου τοῦ Πλοίου.

Τὰ πλοία θα ἐφοδιζόνται πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς, διὰ μέσων ἐκπεμπόντων ἀποτελεσματικὰ σήματα κινδύνου κατὰ τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα, περιλαμβανόντων δώδεκα τοῦλάχιστον ἀνεξίτητοις σήματα ἱκανὰ νὰ ἀποδίδουν λαμπρὸν ἐρυθρὸν φῶς εἰς μέγα ὄγκον.

Κανονισμός 25

Πίναξ Διαίρεσεως Γυμνασίου καὶ Διαδικασίας Καταστάσεως Ἀνάγκης.

(α) Εἰς ἕκαστον μέλος τοῦ πληρώματος θ' ἀνατίθενται εἰδικὰ καθήκοντα πρὸς ἀνάληψιν, ἐν περιπτώσει συμβάντος ἀνάγκης.

(β) Ὁ πῖναξ διαίρεσεως γυμνασίου θὰ σημειοῖ ἅπαντα τὰ εἰδικὰ καθήκοντα καὶ θὰ δεικνύῃ, ἰδιαίτερως, τὸν σταθμὸν εἰς τὸν ὅποιον θὰ πρέπει νὰ σκευθῇ ἕκαστον μέλος ὧς καὶ τὰ καθήκοντα τὰ ὁποῖα θὰ πρέπει νὰ ἐκτελέσῃ.

(γ) Ὁ πῖναξ διαίρεσεως γυμνασίου δι' ἕκαστον ἐπιβατηγὸν πλοῖον θὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου ὑποτύπου Ἀρχῆς.

(δ) Ὁ πῖναξ διαίρεσεως γυμνασίου θὰ εἶναι συμπληρωμένος πρὶν ἢ τὸ πλοῖον ἀπολεύσῃ. Ἀντίγραφα θὰ τοποθετῶνται εἰς διάφορα μέρη τοῦ πλοίου καὶ ἰδίᾳ εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος.

(ε) Ὁ πῖναξ διαίρεσεως γυμνασίου θὰ σημειοῖ τὰ ἀνατιθέμενα εἰς διάφορα μέλη τοῦ πληρώματος καθήκοντα, ἐν σχέσει πρὸς:

(ι) Τὸ κλείσιμον τῶν στεγανῶν θυρῶν, βαλβίδων καὶ μηχανισμῶν κλεισίματος τῶν εὐδαιῶν, τῶν χοανῶν ἀπορρίψεως τεφρῶν καὶ τῶν θυρῶν πυρκαϊᾶς.

(ιι) Τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν σωσίβιων λέμβων (συμπεριλαμβανομένης τῆς φορητῆς βαδιοηλεκτρικῆς συσκευῆς τῶν σκαφῶν διασώσεως) καὶ τὰ λοιπὰ σωστικά μέσα,

(ς) Ὅλα τὰ κυκλικά σωσίβια θὰ εἶναι τοποθετημένα εἰς θέσεις εὐκόλως προσιτὰς ὑπὸ τῶν ἐπιβαινόντων καὶ δύο τοῦλάχιστον τῶν κυκλικῶν σωσίβιων τῶν ἐφοδιασμῶν δι' αὐτομάτων φῶτων, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (ε) τοῦ παρόντος Κανονισμού, θὰ ἐφοδιζόνται ἐπίσης δι' ἱκανοῦ αὐτομάτως ἐνεργοῦντος σήματος καπνοῦ, δυναμένου νὰ παράγῃ καπνὸν ἴσων ὀκτωὺ χρώματος ἐπὶ 15 τοῦλάχιστον λεπτὰ καὶ θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ταχέα ρίψις αὐτῶν ἐκ τῆς γεφύρας ναυσιπλοίας.

(η) | Τὰ κυκλικά σωσίβια θὰ πρέπει πάντοτε νὰ ρίπωνται ταχέως καὶ δὲν θὰ εἶναι μόνιμως στερεωμένα καθ' ὁλονδήποτε τρόπον.

Κανονισμός 22

Σωσίβιοι Ζώναι

(α) Τὰ πλοία θα φέρουν μίαν σωσίβιον ζώνην· ἐγκεκριμένου τύπου δι' ἕκαστον ἐπιβατὶν ἄνθρωπον καὶ, ἐπὶ πλέον ἐπαρκῆ ἀριθμὸν σωσίβιων ζωνῶν καταλήγων διὰ παιδιὰ, ἑκτός ἐάν αἱ σωσίβιοι αὗται ζώναι δύνανται νὰ προσαρμολῶνται πρὸς χρῆσιν τῶν παιδιῶν. Ἐκαστὴ σωσίβιος ζώνη θὰ εἶναι καταλήγων ἐσφραγισμένη διὰ σφραγίδος δεικνύουσης ὅτι ἔχει ἐγκριθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

(β) Ἐπὶ πλέον τῶν σωσίβιων ζωνῶν τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) θὰ φέρονται ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων σωσίβιοι ζώναι διὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὅλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Αἱ σωσίβιοι αὗται ζώναι θὰ στοιβάζονται εἰς ἐμφανεῖς θέσεις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

(γ) Ἐγκεκριμένου τύπου σωσίβιος ζώνη δέον ὥπως συμμορφῶται πρὸς τὰς κατωτέρω ἀπαιτήσεις:

(ι) Θὰ κατασκευάζεται δι' ἐπιμελημένης ἐργασίας καὶ ἐκ καταλήγων ὀλικῶν.

(ιι) Θὰ κατασκευάζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὅστε νὰ ἀποκλείεται, ὅσον τὸ δυνατόν, ὁ κίνδυνος νὰ φέρεται κατὰ τρόπον ἐμφανῆ, ἑκτός ἐάν εἶναι δυνατόν νὰ φέρεται κατ' ἀμφοτέρους τὰς ὁψεις.

(ιιι) Θὰ δύναται νὰ ἀνυψῶνται τὸ πρόσκρον ἐξηγλημένου ἢ ἀναισθήτου ἀτόμου ἑκτός τοῦ ὕδατος καὶ νὰ κρατᾷ τοῦτο ὑπεράνω αὐτοῦ μὲ τὸ σῶμα κεκλιμένον πρὸς τὰ ὀπίσω ἀπὸ τῆς κατακόρυφου θέσεως αὐτοῦ.

(ιiv) Θὰ δύναται νὰ περιστρέψῃ τὸ σῶμα ἐντὸς τοῦ ὕδατος, ἀπὸ οἰκονόμικου θέσιν εἰς μίαν ἀσφαλῆ θέσιν ἐπιπέσεως μὲ τὸ σῶμα κεκλιμένον πρὸς τὰ ὀπίσω ἀπὸ τῆς κατακόρυφου θέσεως αὐτοῦ.

(v) Δὲν θὰ προσβάλλεται ἐπιζημίως ἀπὸ τοῦ πετρελαίου ἢ τῶν προϊόντων αὐτοῦ.

(vi) Θὰ εἶναι ἴσων ὀκτωὺ χρωματισμοῦ.

(vii) Θὰ εἶναι ἐφωδισμένον διὰ συρίκτρως ἐγκεκριμένου τύπου, καλῶς προσδεδεμένης διὰ σχοινίου.

(viii) Ἡ πλευστότης τῆς σωσίβιου ζώνης ἥτις ἀπαιτεῖται νὰ ἔχῃ τὰ ἀνωτέρω χαρακτηριστικά δὲν θὰ μειώνεται περισσότερο τοῦ 5% μετὰ ἀπὸ παραμονὴν τῆς βυθισμένης εἰς γλυκὺ ὕδωρ ἐπὶ 24 ὥρας.

(δ) Σωσίβιος ζώνη τῆς ὁποίας ἡ πλευστότης ἐξαρτᾶται ἐξ ἐμφωδισσεως ἀέρος, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ διὰ τὴν χρῆσιν τῶν πληρωμάτων πάντων τῶν πλοίων, ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι:

(ι) Ἐχει δύο χωριστοὺς αεροθαλάμους.

(ιι) Δύναται νὰ πληροῦται κατ' ἀμφοτέρους τοὺς τρόπους μηχανικῶς καὶ διὰ στόματος.

(ιιι) 'Επ' εὐκαιρίᾳ τοῦ κατὰ μῆνα συναγεμίου ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων, θὰ ἐπιθεωροῦνται τὰ ἐφόδια τῶν λέμβων πρὸς ἐξακριβίαν ὅτι εἶναι πλήρη.

(ιν) Ἡ ἡμερομηνία διενέργειας τῶν συναγεμῶν ὥς καὶ λεπτομέρεια οἰαομένη-ποτε ἐκπαίδεως καὶ γυμνασίων καταπολέμησης τοῦ πυρός, πᾶ ὅποια ἐκτε-λῶνται ἐπὶ τοῦ πλοίου, θὰ καταχωροῦνται εἰς ἡμερολόγιον τύπου καθορισμένου ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς καί, εἰς τὴν περιπτώσιν ἐντός ἐβδομάδος (διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία) ἢ μηνός (διὰ τὰ φορτηγὰ) οὐδὲν γυμνάσιον ἢ μέρος μόνον γυμνασίου ἐξετελέσθη, θὰ γίνεται μνεία δι' ἧς θὰ περιγράφωνται αἱ συνθήκαι καὶ ἡ ἐκτασίς τοῦ ἐκτελεσθέντος γυμνασίου. Ἐκθεσίς ἐπιθεωρήσεως τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν λέμβων φορτηγῶν πλοίων θὰ καταχωρήται εἰς τὸ ἡμερολόγιον. Ἡ ἐκθεσίς αὕτη θὰ μνημονεύῃ ἐπίσης τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας ἀπεσπάρθησαν καὶ καθιερῶνται αἱ σωσίβιοι λέμβοι συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοία ἐξαίρεσις ἐκείνων ἀτινα ἐκτελοῦν βραχέεις διεθνείας πλόας, θὰ ἐκτελεῖται γυμνάσιον συναγέμου ἐπιβατῶν ἐντός εἰκοσι τεσσάρων ὥρων ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος.

(γ) Διάφοροι ὁμάδες σωσιβίων λέμβων θὰ χρησιμοποιηθοῦνται ἐκ περιτροπῆς κατὰ τὰ διαδοχικὰ γυμνάσια λέμβων καὶ ἐκάστη σωσίβιος λέμβος θὰ ἐξαιρεται τοῦ πλοίου καί, ἐάν εἴναι πρακτικῶς δυνατόν καὶ εὐλογον θὰ καθαιρήται τὸ ὥρον ἀπαξ τοῦλάχιστον ἀνὰ τεσσαρὰς μῆνας. Τὰ γυμνάσια καὶ αἱ ἐπιθεωρήσεις θὰ ἐκτελοῦνται κατὰ τρόπον ὥστε τὸ πλῆρωμα νὰ κατανοήσῃ πλήρως καὶ νὰ ἐξασκηθῇ εἰς τὰ καθήκοντα ἀτινα ἔχει νὰ ἐκτελέσῃ, περιλαμβανομένων τῶν δόνησιν διὰ τὸν χειρισμὸν καὶ λειτουργίαν τῶν σωσιβίων σχεδίων ὅπου ὑπάρχουν τοιαῦτα.

(δ) Τὸ σῆμα κινδύνου διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς θέσεις συναγέμου θὰ εἶναι ἐπὶ ἡ κλεινὸς βραχέεις διαδοχικὸι σιγῆμοι ἀκολουθούμενοι ὑπὸ ἑνὸς μακροῦ σιγῆματος διὰ τῆς σιρῆτρας ἢ τῆς σιρῆνης. Εἰς ἐπιβατηγὰ πλοία, ἐξαίρεσις τῶν ἐκτελούντων βραχέεις διεθνείας πλόας, θὰ συμπληροῦνται δι' ἑλίκων σημάτων τὰ ὅποια θὰ λειτουργοῦν ἡλεκτρικῶς καθ' ὅλον τὸ πλοῖον καὶ θὰ χειρίζονται ἐκ τῆς γέφυρας. Ἡ ἔννοια τῶν διαφορῶν σημάτων τῶν ἀφορώντων τοὺς ἐπιβάτας μετὰ ἀκριβῶν δόνησιν περὶ τοῦ τι ὀφείλουν νὰ πράξουν εἰς περιπτώσιν κινδύνου, θὰ ἐξηγητῇ σαφῶς εἰς τὴν κατάλληλον γλῶσσαν ἐπὶ πινακίδων ἀντηρτημένων ἐντός τῶν θαλαμίσκων αὐτῶν καὶ εἰς ἑμφανὴ μέρη ἐντός τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν.

ΜΕΡΟΣ Β - ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΟΝΟΝ

Κανονισμός 27

Σωσίβιοι Λέμβοι, Σωσίβιοι Σχέδια καὶ Πλευστικά Σκευα

(α) Τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία θὰ φέρουν δύο λέμβους ἀντηρτημένους εἰς ἐκείτους, ἀνά μιαν εἰς ἑκάτεραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσιν κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θὰ εἶναι ἐγκεκριμένου τύπου καὶ θὰ εἶναι μήκους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 8.1/2 μέτρων (ἢ 28 πόδων). Αὗται δύνανται νὰ ὑπολογίζωνται διὰ τοὺς σκοποὺς τῶν παραγράφων (β) καὶ (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι πληροῦν ἐντελῶς τὰς διὰ τὰς σωσιβίων λέμβους ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ Κανονισμοῦ 8, ὑπὸ τὴν πρόβλεψιν ὅτι ἐπιπρόθετως πληροῦν ἐντελῶς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 14 ὅπου ἐφαρμόζονται αὗται. Θὰ τηροῦνται αὗται ἐτοιμαί πρὸς ἄμεσον χρῆσιν κατὰ τὸν πλοῦν. Εἰς τὰ πλοία εἰς τὰ ὅποια αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (η) τοῦ Κανονισμοῦ 29 ἐφαρμόζονται διὰ συσκευῶν αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, αἱ τοιαῦται συσκευαὶ δὲν θὰ ἀπαίτηται νὰ ἐφαρμόζωνται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένας διὰ τὴν πληροῦσιν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(ιιι) Τὴν καθάρεισιν τῶν σωσιβίων λέμβων,

(ιν) Τὴν γενικὴν προπαρασκευὴν τῶν λοιπῶν σωστικῶν μέσων,

(ν) Τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν, καὶ

(νι) Τὴν ἐξολόθρευσιν τοῦ πυρός, λαμβανομένων ὅπ' ὅσιν τῶν σχεδιαγραμμάτων ἐλέγχου πυρκαϊᾶς τοῦ πλοίου.

(στ) Ὁ Πίναξ διαίρεσεως γυμνασίου θὰ σημειοῖ τὰ ἀνατιθέμενα διάφορα καθήκοντα εἰς τὰ μέλη τοῦ προσωπικοῦ τῶν θαλαμηπλοίων τὰ σχετικὰ μὲ τοὺς ἐπιβάτας ἐν περιπτώσει ἀνάγκης. Τὰ καθήκοντα ταῦτα θ' ἀφοροῦν εἰς:

(ι) Εἰδοκοίησιν τῶν ἐπιβατῶν,

(ιι) Ἐξασφάλισιν ὅτι οὗτοι εἶναι καταλλήλως ἐνδεδυμένοι καὶ ἔχουν φερέει κατὰ τὸν ὁρδὸν τρόπον τὰς σωσιβίους ζώνας τῶν.

(ιιι) Συγκέντρωσιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τοὺς σταθμούς γυμνασίου,

(ιν) Διατήρησιν τῆς τάξεως εἰς τοὺς διαδρόμους καὶ τὰς καθόδους καί, γενικῶς, ἐλεγχον τῶν κινήσεων τῶν ἐπιβατῶν, καὶ

(ν) Ἐξασφάλισιν ὅτι ἡ κοσότης κλινωσκεπασμάτων μετεφέρθη εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους.

(ζ) Τὰ σημειούμενα ὑπὸ τοῦ πίνακος διαίρεσεως συναγέμου σχετικὰ μὲ τὴν ἐξολόθρευσιν τοῦ πυρός καθήκοντα, συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (ε) (νι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ περιλαμβάνουν στοιχεῖα:

(ι) Τῆς συγκροτήσεως τῶν ὁμάδων πυρκαϊᾶς, τῶν ὀριζομένων πρὸς ἀντιμετώ-πισιν πυρκαϊῶν.

(ιι) Τῶν ἀνατιθέμενων εἰδικῶν καθηκόντων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν λειτουργίαν τοῦ πυροσβεστικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ ἐγκαταστάσεων.

(η) Ὁ πίναξ διαίρεσεως γυμνασίου θὰ καθορίζῃ εἰδικὰ σήματα συγκεντρώσεως ἀπαντος τοῦ πληρώματος εἰς τοὺς σταθμούς τῶν λέμβων, σωσιβίων σχεδίων καὶ πυρκαϊᾶς καὶ θὰ διδῇ στοιχεῖα περὶ τῶν σημάτων τούτων. Τὰ ἐν λόγῳ σήματα θὰ δίδωνται διὰ τῆς σιρῆτρας ἢ σιρῆνης καί, πλὴν προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων βραχέων διεθνῶν πλόων καὶ φορτηγῶν πλοίων μήκους μικροτέρου τῶν 45,7 μέτρων (ἢ 150 πόδων), θὰ συμπληροῦνται δι' ἄλλων σημάτων, τὰ ὅποια θὰ λειτουργοῦν ἡλεκτρικῶς. Ἄπαντα τὰ σήματα ταῦτα θὰ χειρίζονται ἐκ τῆς γέφυρας.

Κανονισμός 26

Πρακτικὴ Εξάσκησης, Συναγέμοι καὶ Γυμνάσια

(α) (ι) Εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία θὰ ἐνεργεῖται ἀπὸς τῆς ἐβδομάδος, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, συναγέμος τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς. Ὁ συναγέμος οὗτος θὰ λαμβάνῃ χώραν ὅταν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀποκλῇ ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος διὰ διεθνῆ πλοῦν ὅστις ὅμως δὲν εἶναι βραχὺς διεθνῆς πλόος.

(ιι) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοία, συναγέμος τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς θὰ λαμβάνῃ χώραν κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ ἑνὸς μηνός, ὅσο τὴν πρόβλεψιν ὅτι συναγέμος τοῦ πληρώματος διὰ γυμνάσιον λέμβων καὶ γυμνάσιον πυρκαϊᾶς θὰ λάβῃ χώραν ἐντός 24 ὥρων ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου ἐκ λιμένος, ἐάν πλοῦν τῶν 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ πληρώματος ἀντεκατεστάθησαν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον.

(β) Τά επιβατηγά πλοία τά εκτελούντα διεθνείς πλάας, ολίγες δέν είναι βραχείς διεθνείς πλάες, θά φέρουν:

- (ι) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἐκατέραν πλευράν τοῦ πλοίου συνολικῆς χωρητικότητος τοιαύτης ὥστε νά παραλαμβάνουν τό ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ ἀτόμων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου. Προβλέπεται ὅτι ἡ Ἀρχή δύναται νά ἐπιτρέψῃ τήν ἀντικατάστασιν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδίων τῆς αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος, κατὰ τρόπον ὁμοῦ τοιοῦτον ὥστε ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς ἐκατέραν πλευράν τοῦ πλοίου νά εἶναι πάντοτε ἐπαρκῆς ὥπως παραλαμβάνωνται τὰ 37½ τοῖς ἑκατὸν ἀπέναντι τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου.
- (ιι) Σωσιβίους σχεδίας ὀλικῆς χωρητικότητος ἐπαρκούς νά παραλαμβάνουν 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου, ὁμοῦ μέ πλευστικές συσκευαὶς διὰ τὰ 3 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. Προβλέπεται ὅτι εἰς πλοία ἔχοντα συντελεστὴν ὑποδιαίρεως ἴσων ἢ μικρότερον τοῦ 0,33, θά ἐπιτρέπεται ἀντὶ σωσιβίων σχεδίων διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν ὁλίων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου, νά φέρουν πλευστικὰς συσκευαὶς διὰ τὰ 25 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

(γ) (ι) Ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείς πλάας, θά ἐφοδιάζεται διὰ ζευγῶν ἐπιτίμων συμφώνως πρὸς τὸ μήκος αὐτοῦ ὡς καθορίζονται εἰς τὴν στήλην Α τοῦ Κανονισμοῦ 28 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἐφ' ἐκείστου ζεύγους ἐπιτίμων θά ἀνακρεμάται μία σωσιβίος λέμβος καὶ αἱ σωσιβιοὶ αὗται λέμβοι θά ἔχουν τοῦλάχιστον τὴν ἐλάχιστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτούμενην ὑπὸ τῆς στήλης Γ τοῦ Πίνακος ἢ τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτούμενην διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου, ἐάν αὕτη εἶναι μικρότερη. Προβλέπεται ὅτι, ἐάν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς δέν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν καὶ εὐλόγον νά τοποθετηθῇ ἐπὶ πλοίου ἐκτελούντος βραχείας διεθνείας πλάας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ζευγῶν ἐπιτίμων τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τῆς στήλης Α τοῦ Πίνακος ἐν τῷ Κανονισμῷ 28, ἢ Ἀρχῆς δύναται νά ἐπιτρέψῃ, ὁποῖο ἐξαιρετικὰς συνθήκας, μικρότερον ἀριθμὸν ἐπιτίμων ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι ὁ ἀριθμὸς ὁδὸς οὐδέποτε θά εἶναι κατώτερος τοῦ ἐλάχιστου ἀριθμοῦ τοῦ ὁριζομένου ὑπὸ τῆς στήλης Β τοῦ Πίνακος, καὶ ὅτι ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου σωσιβίων λέμβων θά εἶναι τοῦλάχιστον ἴση πρὸς τὴν ἐλάχιστην χωρητικότητα τὴν ἀπαιτούμενην ὑπὸ τῆς στήλης Γ, ἢ πρὸς τὴν χωρητικότητα τὴν ἀπαιτούμενην διὰ τὴν ἐπιβίβασιν πάντων τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιβαινόντων, ἐάν αὕτη εἶναι μικρότερα.

(ιι) Ἐάν αἱ ὁδὼν προβλεπόμεναι σωσιβιοὶ λέμβοι δέν ἐπαρκούν ὅπως παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαινόντας τοῦ πλοίου, θά προβλεπῶνται ἐπιπρόσθετοι σωσιβιοὶ λέμβοι ἢ τὸ ἐπιπλέον ἢ σωσιβιοὶ σχεδία εἰς τρόπον ὥστε αἱ σωσιβιοὶ σχεδία νά ἐκ κοῦν διὰ πάντας τοὺς ἐπιβαινόντας τοῦ πλοίου.

(ιιι) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ι) τῆς παρούσης παραγράφου, εἰς πλοία ἐκτελούντα βραχείας διεθνείας πλάας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων ἀτόμων δέν θά υπερβαίῃ τὴν ὀλικὴν χωρητικότητα τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν προβλεπόμενων συμφώνως πρὸς τὰ ἐδάφια (ι) καὶ (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου, ἐκτός ἐάν ἡ Ἀρχὴ θεωρῇ ὅτι τοῦτο καθίσταται ἀναγκαῖον ἐκ τοῦ ὅγκου τῆς βραχέως κινήσεως καὶ τότε μόνον, ἐάν τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου II-1.

(ιiv) Ὅταν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου ἡ Ἀρχὴ ἐπιτρέψῃ τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ ἀτόμων μεγαλύτερου τῆς χωρητικότητος τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ ἔχει πεισθῇ ὅτι εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατον εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο νά στοιβαχθῶν αἱ σωσιβιοὶ σχεδία αἱ φερόμεναι συμφώ-

νες πρὸς τὸ ἐδάφιο (ι) τῆς παρούσης παραγράφου δύναται νά ἐπιτρέψῃ μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσιβίων λέμβων, ὑπὸ τούτους κάτωθι ὅρους:

(1) Ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων, εἰς τὴν περιπτώσιν πλοίων μήκους 58 μέτρων (ἢ 190 ποδῶν) καὶ ἀνω, οὐδέποτε θά εἶναι μικρότερος τῶν τωσάμενων, δύο ἐκ τῶν ὁσίων θά φέρωνται εἰς ἐκαστὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου, καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν πλοίων μήκους μικρότερου τῶν 58 μέτρων (ἢ 190 ποδῶν), οὐδέποτε θά εἶναι μικρότερος τῶν δύο, ἐκαστῇ τῇ ὁσίων θά φέρεται εἰς ἐκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, καὶ

(2) Ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσιβίων λέμβων καὶ τῶν σωσιβίων σχεδίων θά εἶναι πάντοτε ἐπαρκῆς ὥστε νά ἐπιβιβάζεται ὁ ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.

(v) Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείας πλάας θά φέρῃ ἐπιπρόσθετως πρὸς τὰς σωσιβίους λέμβους καὶ σωσιβίους σχεδίας τὰς ἀπαιτούμενας ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς παρούσης παραγράφου, σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκεῖς νά παραλαμβάνουν τὸ 10 τοῖς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων διὰ τὰ ὁποῖα ὑπάρχει θέσις ἐντός τῶν σωσιβίων λέμβων τῶν φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου.

(vi) Πάν ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείς διεθνείας πλάας θά φέρῃ ἐπίσης πλευστικὰς συσκευαὶς διὰ τὰ 5 τοῖς ἑκατὸν τοῦλάχιστον τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων.

(vii) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ εἰς ὁρισμένα πλοία ἢ κατηγορίας πλοίων, ἔχοντα πιστοποιητικὰ βραχέος διεθνείας πλοῦ, νά ἐκτελοῦν πλάας ἄνω τῶν 600 μιλίων, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ 1200 μίλια, ἐάν τὰ πλοία ταῦτα πληροῦν τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 1 τοῦ Κεφαλαίου II-1, ἐάν φέρουν σωσιβίους λέμβους αἵτινες δύναται νά παραλάβουν τὰ 75 τοῖς ἑκατὸν τῶν ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου ἀτόμων καὶ συμμορφοῦνται κατὰ τὰ ἄλλα πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου.

Κανονισμὸς 28

Πίναξ Ἐπιτίμων καὶ Χωρητικότητος Σωσιβίων Λέμβων διὰ Πλοία Ἐκτελούντα Βραχείας Διεθνείας Πλάας

Ὁ κατωτέρω πίναξ καθορίζει συναρτήσῃ τοῦ μήκους τοῦ πλοίου:

(Α) Τὸν ἐλάχιστον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπιτίμων, τῶν προβλεπόμενων ἐπὶ πλοίου ἐκτελούντος βραχείας διεθνείας πλάας, εἰς ἐκαστὸν τῶν ὁσίων δέον νά ἀνακρεμάται μία σωσιβίος λέμβος συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(Β) Τὸν μικρότερον ἀριθμὸν ζευγῶν ἐπιτίμων ὅστις δύναται ἐξαίρετικῶς νά ἐπιτραπῇ εἰς πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείας διεθνείας πλάας ὑπὸ τούτους ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27, καὶ

(Γ) Τὴν ἐλάχιστην χωρητικότητα σωσιβίων λέμβων τὴν ἀπαιτούμενην διὰ πλοῖον ἐκτελοῦν βραχείας διεθνείας πλάας.

- (iv) Αι σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς όποιας δέν απαιτοῦνται νά ὑπάρχουν ἐγκριμέ-
να μέσα καθαιρέσεως καί αἱ πλευστικά συσκευαί, θά δύνανται νά
καθαίρονται εἰς τήν θάλασσαν ἀκόμη καί ὑπό δυσμενεῖς συνθήκας διαγωγῆς
τοῦ πλοίου καί ὑπό κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οἰανδήποτε πλευράν
- (β) Πᾶσα σωσίβιος λέμβος θά ἀνακρεμᾶται εἰς χωριστόν ζεῦγος ἐπιπίδων.
- (γ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι δύνανται νά στοιβάζωνται εἰς κλίσινα τοῦ ἐνὸς καταστρώματα
μόνον ἐν λαμβάνωνται κατάλληλα μέτρα ὥστε νά ἀποφεύγεται ὅπως αἱ σωσίβιοι λέμ-
βοι κατωτέρου καταστρώματος ἐμποδίζονται ὑπό τῶν στοιβοζομένων ἐπὶ τοῦ ὑπερκει-
μένου καταστρώματος.
- (δ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καί αἱ σωσίβιοι σχεδία, διὰ τὰς ὁποίας απαιτοῦνται ἐγκρι-
κρίμενα μέσα καθαιρέσεως, δέν θά τοποθετοῦνται εἰς τήν πῶραν τοῦ πλοίου. Θά τοπο-
θετοῦνται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νά ἐπιγγιγάνεται ἡ ἀσφαλὴς καθαιρεῖται, ὁδομένης
ἐδικῆς προσοχῆς εἰς τήν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἑλικας καί ἀπὸ τὰ μέ ἀπτόμον κλίσιν
ὑπερεξέχοντα τμήματα τοῦ πρυμναίου μέρους τοῦ σκάφους.
- (ε) Αἱ ἐπιπίδες θά εἶναι ἐγκριμένου τύπου καί καταλήλως τοποθετημέναι πρὸς
ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς. Θά εἶναι διατεταγμέναι ἐπὶ ἐνὸς ἡ περισσοτέρων κατα-
στρωμάτων κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε αἱ ἐπ' αὐτὰς σωσίβιοι λέμβοι νά δύνανται νά
καθαίρονται μετ' ἀσφαλείας χωρίς νά παρεμποδίζετο ὁ χειρισμός τῶν ἄλλων ἐπιπί-
δων.
- (στ) Αἱ ἐπιπίδες θά εἶναι ὡς ἀκολούθως:
- (i) Τύπου προσαγωγῆς ἡ τύπου βαρύτητας διὰ τὸν χειρισμὸν σωσίβιων λέμβων
βάρους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 2.300 χιλιογράμμων (ἡ 2½ τόννων) εἰς κατὰ-
στασιν ἀνακρεμάσεως αὐτῶν.
- (ii) Τύπου βαρύτητας διὰ τὸν χειρισμὸν σωσίβιων λέμβων βάρους μεγαλύτερου
τῶν 2.300 χιλιογράμμων (ἡ 2½ τόννων) εἰς τήν κατάστασιν ἀνακρεμάσεως
αὐτῶν.
- (ζ) Αἱ ἐπιπίδες, τὰ ἀγόμενα, τὰ σύσκαστα καί ὁ λοιπὸς ἐξαρτισμός, θά εἶναι τοιαύ-
της ἀντοχῆς ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νά δύνανται νά ἀνακρεμῶνται ἐκνηθωμέναι διὰ
τοῦ πληρώματος καθαιρέσεως καί κατόπιν νά καθαίρονται ἀσφαλῶς μετὰ πλήρους
φόρτου ἐπιβαίνοντων καί ἐξοπλισμοῦ, ὅσο κλίσιν πλοίου 15 μοιρῶν πρὸς οἰανδήποτε
πλευράν καί ὑπό γωνίαν διαγωγῆς 10 μοιρῶν.
- (η) Θά προβλέπωνται πέδιλα ἢ ἄλλα κατάλληλα μέσα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς κα-
θαιρέσεως ὑπὸ κλίσιν 15 μοιρῶν.
- (θ) Θά προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν παραβολὴν τῶν σωσίβιων λέμβων εἰς τὴν πλε-
ρὰν τοῦ πλοίου καί τὴν συγκράτησιν αὐτῶν ἵνα οἱ ἐπιβάται δύνανται νά ἐπιβιβάζωνται
μετ' ἀσφαλείας.
- (i) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καθὼς καί αἱ λέμβοι κινδύνου αἱ ἀπαιτοῦμεναι ὑπὸ τοῦ Κα-
νονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θά ἐξυπηρετοῦνται δι' ἀγόμενων συρματοσχοί-
νων ὡς καί διὰ βαρούλων ἐγκριμένου τύπου, ὅτινα εἰς τὴν περίκλιωσιν τῶν λέμβων
κινδύνου θά εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχέαν ἀνάκλησιν τῶν λέμβων τούτων. Ἐξαιρετικῶς ἡ
Ἀρχὴ δύναται νά ἐπιτρέψῃ ἀγόμενα σχοινία μανίλλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκριμέ-
νου ὕλικου μετὰ ἡ ἀνευ βαρούλων (ἐξαιρέσει τῶν λέμβων κινδύνου διὰ τὰς ὁποίας δέ-
κατεῖται νά ἐξυπηρετοῦνται διὰ βαρούλων) τὰ ὅποια θά εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχέαν
ἀνάκλησιν τῶν λέμβων τούτων) ὅταν κρίνηται ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία μανίλλας ἢ ἀγόμενα
ἐξ ἄλλου ἐγκριμένου ὕλικου εἶναι κατὰλληλα.

Μήκος καταμετρήσεως τοῦ πλοίου		(Α) Ἐλάχιστος υψιστός ζεύγων ἐπιπίδων		(Β) Μικρότερος ἀριθμὸς ζευ- γῶν ἐπιπί- δων ἐξαιρε- τικῶς ἐπι- τρεπόμενος		(Γ) Ἐλάχιστη χωρητικότητα σωσίβιων λέμβων	
Μέτρα	Πόδες	Κυβικά μέτρα		Κυβικοί κώδες			
31 καὶ μέχρι 37	100 καὶ μέχρι 120	2	2	2	2	11	400
37 " 43	120 " 140	2	2	2	2	18	650
43 " 49	140 " 160	2	2	2	2	26	900
49 " 53	160 " 175	3	3	3	3	33	1.150
53 " 58	175 " 190	3	3	3	3	38	1.350
58 " 63	190 " 205	4	4	4	4	44	1.550
63 " 67	205 " 220	4	4	4	4	50	1.750
67 " 70	220 " 230	5	5	4	4	52	1.850
70 " 75	230 " 245	5	5	4	4	61	2.150
75 " 78	245 " 255	6	6	5	5	68	2.400
78 " 82	255 " 270	6	6	5	5	76	2.700
82 " 87	270 " 285	7	7	5	5	85	3.000
87 " 91	285 " 300	7	7	5	5	94	3.300
91 " 96	300 " 315	8	8	6	6	102	3.600
96 " 101	315 " 330	8	8	6	6	110	3.900
101 " 107	330 " 350	9	9	7	7	122	4.300
107 " 113	350 " 370	9	9	7	7	135	4.750
113 " 119	370 " 390	10	10	7	7	146	5.150
119 " 125	390 " 410	10	10	7	7	157	5.550
125 " 133	410 " 435	12	12	9	9	171	6.050
133 " 140	435 " 460	12	12	9	9	185	6.550
140 " 149	460 " 490	14	14	10	10	202	7.150
149 " 159	490 " 520	14	14	10	10	221	7.800
159 " 168	520 " 550	16	16	12	12	238	8.400

Σημείωσις ἐπὶ (Γ): Ὃταν τὸ μήκος τοῦ πλοίου εἴναι μικρότερον τῶν 31 μέτρων (ἢ 100 κώδων) ἢ μεγαλύτερον τῶν
168 μέτρων (ἢ 550 κώδων), ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς ζεύγων ἐπιπίδων καὶ ἡ κυβικὴ χωρητικότης
τῶν σωσίβιων λέμβων θά καθορίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Κανονισμός 29

Στοιβάσια καὶ Χειρισμὸς Σωσίβιων Λέμβων, Σωσίβιων Σχεδίων καὶ Πλευστικῶν Συσκευῶν

- (a) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία θά στοιβάζωνται πρὸς ἱκανοποίη-
σιν τῆς Ἀρχῆς κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε:
- (i) Νά δύνανται ἀπασαί νά καθαίρονται ἐντός τοῦ βραχυτάτου δυνατοῦ χρόνου
καὶ οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 3 ἐπιδῶν.
- (ii) Νά μὴ παρεμποδίζουν κατ' οὐδένα τρόπον τὸν ταχύν χειρισμὸν τῶν ἄλλων
σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων ἢ πλευστικῶν συσκευῶν ἢ τὴν συγκεν-
τρωσιν τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου ἀτόμων εἰς τὰς θέσεις καθαιρέσεως ἢ
τὴν ἐπιβίβασιν αὐτῶν.
- (iii) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία διὰ τὰς ὁποίας απαιτοῦνται νά
ὑπάρχουν ἐγκριμένα μέσα καθαιρέσεως, θά δύνανται νά καθαίρονται εἰς
τήν θάλασσαν ἐμπορτοί μετὰ τοῦ πλήρους αὐτῶν φόρτου ἀτόμων καὶ τῶν ἐφο-
δίων, ἀκόμη καὶ ὑπό δυσμενεῖς συνθήκας διαγα-
15 μοιρῶν πρὸς οἰανδήποτε πλευράν, καὶ

πάσας τās απαιτήσεις ασφαλείας εις τὰ διάφορα μέρη ενός επιβατηγού πλοίου καὶ ἰδιαίτερος εις τὰ καταστήματα ἐπὶ τῶν ὁπλοίων στοιβαζόμενα αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία. Ἡ αὐτόνομος πηγή ηλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου ἢ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 25 τοῦ Κεφαλαίου II-1 θὰ εἶναι ἱκανὴ νὰ τροφοδοτῇ, ὅταν ὑπάρχῃ ἀνάγκη, τὸ φωτιστικόν τοῦτο σύστημα καθὼς ἐπίσης τὸν φωτισμὸν τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τῶν ἑξαφίων (α) (ii), β(ii) καὶ (β) (iii) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Ἡ ἐξόδος ἐκ παντὸς κυρίου διαμερίσματος καταλαμβάνομένου ὑπὸ ἐπιβατῶν ἢ πληρώματος θὰ φωτίζεται συνεχῶς ὑπὸ λυχνίας κινδύνου. Ἡ τροφοδότησις τῶν λυχνιῶν τούτων κινδύνου θὰ ἔχῃ τοιαύτην διάταξιν ὥστε νὰ τροφοδοτοῦνται αὐταὶ ἐκ τῆς πηγῆς ηλεκτρικῆς ἐνεργείας κινδύνου, τῆς ἀναφερομένης εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς περιπτώσιν διακοπῆς τῆς κυρίας πηγῆς ηλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 31

Ἐπιδόρωσις Σωσίβιων Λέμβων καὶ Σωσίβιων Σχεδίων

(α) Εἰς ἀξιοματικὸς καταστομέματος ἡ ὁ εἰδικευμένος ἀνὴρ σωσίβιου λέμβου εἶναι ὑπεύθυνος ἐκστῆς σωσίβιου λέμβου, καθὼς ἐπίσης θὰ ὀρίζεται καὶ εἰς δεύτερος ὡς ἀνακληρωτής. Ὁ ἐπιφορτισμένος θὰ ἔχῃ πίνακα τοῦ πληρώματος τῆς σωσίβιου λέμβου καὶ θὰ ἐξακριβώσῃ ὅτι οἱ ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ ἀνδρὸς ἔχουσι γνῶσιν τῶν διαφόρων καθήκοντων τῶν.

(β) Εἰς ἱκανὸς χειριστὴς τοῦ κινητήρος θὰ ὀρίζεται εἰς ἐκάστην μηχανοκίνητον σωσίβιον λέμβον.

(γ) Εἰς ἱκανὸς χειριστὴς τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ραδιοηλεκτρικῆς συσκευῆς καὶ τοῦ προβολέως θὰ ὀρίζεται εἰς ἐκάστην σωσίβιον λέμβον φέρουσιν τὰ ἐφόδια ταῦτα.

(δ) Εἰς ἀνὴρ πεπειραμένος εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν σωσίβιων σχεδίων θὰ ὀρίζεται δι' ἐκάστην φερόμενην σωσίβιον σχεδίαν, ἐξαιρέσει ὅταν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων βραχεῖς διεθνεῖς πλόας ἢ Ἀρχὴ πεισθῇ ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Κανονισμός 32

Εἰδικευμένοι Ἀνδρες Σωσίβιων Λέμβων

(α) Εἰς τὰ επιβατηγὰ πλοία θὰ ὑπάρχῃ δι' ἐκάστην φερομένην σωσίβιον λέμβον κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἀριθμὸς ἀνδρῶν σωσίβιων λέμβων τοῦλάχιστον ἴσος πρὸς τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ κατωτέρου πίνακος:

Καθορισθεὶς ἀριθμὸς ἀτόμων	Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσίβιων λέμβων θὰ εἶναι
σωσίβιου λέμβου	2
Ὀλιγώτερα τῶν 41 ἀτόμων	3
Ἀπὸ 41 μέχρι 61 ἀτόμων	4
Ἀπὸ 62 μέχρι 85 ἀτόμων	5
Ἀνω τῶν 85 ἀτόμων	5

(β) Ἡ κατανομή τῶν εἰδικευμένων ἀνδρῶν σωσίβιων λέμβων ἐπαφεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

(ια) Δύο τοῦλάχιστον σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὰ ἀγόμενα ὡς καὶ τὰ σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι μήκους ἐπαρκοῦς ὥστε νὰ φθάσιν μέχρι τῆς θαλάσσης ὅταν τὸ πλοῖον ἔχῃ τὸ ἐλάχιστον αὐτὸ ἐν θαλάσῃ βύθισμα καὶ ὅτ' ἐκστῇ 15 μοιρῶν πρὸς οὐρανὸν πλευράν. Οἱ κατώτεροι τρύχλοι τῶν ἀγόμενων θὰ εἶναι ἐφωδισμένοι διὰ καταλήλου δακτύλου ἢ δι' ἐκμηλικούς κρίκου διὰ τὴν ἀγκιστρῶσιν εἰς τοὺς κόρακας τῆς ἀράνης ἐκτός ἐάν ὑπάρχῃ ἐγκεκριμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀράνης.

(ιβ) Ὅταν ὑπάρχουν μηχανοκίνητα μέσα διὰ τὴν ἀνολοκὴν τῶν λέμβων, θὰ προβλέπεται ἐπίσης ἱκανὸς χειριστὴς μηχανισμοῦ. Ὅταν αἱ ἐπιβάτες ἀνέλκονται διὰ μηχανοκίνητου λειτουργίας τῶν ἀγόμενων, θὰ προβλέπεται μέσα ασφαλείας τὰ ὅποια θὰ ἀποκρίνουν αὐτομάτως τὸν κινητήρα πρὶν αἱ ἐπιβάτες φθάσουν εἰς τοὺς ἀνατολὰς πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ἀπεντάσεων ἐπὶ τῶν συρματοσχοινίων ἢ τῶν ἐπιβάτων.

(ιγ) Αἱ ἐξηρητμένα ἐκ τῶν ἐπιβάτων σωσίβιοι λέμβοι θὰ ἔχουν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν ἔτοιμα πρὸς χρῆσιν καὶ θὰ ἔχουν ληφθῇ μέτρα διὰ τὴν ταχείαν, ἀλλ' οὐχ ἀπαραίτητος σύγκρουσιν ἀναγκιστρῶσιν τῶν σωσίβιων λέμβων ἐκ τῶν ἀγόμενων. Τὸ σημείον ἐξαίρεσιν τῶν σωσίβιων λέμβων ἐκ τῶν ἀγόμενων θὰ εἶναι εἰς τοιοῦτον ὅπως ἀναφθῇ τῆς κουπαστῆς, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσίβιων λέμβων κατὰ τὴν καθάρεσιν αὐτῶν.

(ιδ) (i) Εἰς επιβατηγὰ πλοία ἐκτελούντα διεθνεῖς πλόας, οἵτινες δὲν εἶναι βραχεῖς διεθνεῖς πλόες, εἰς τὰ ὅποια φέρονται σωσίβιοι λέμβοι καὶ σωσίβιοι σχεδία συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον (β) (i) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ προβλέπονται ἐγκεκριμένα μέσα καθάρσεως, ἐπαρκῆ εἰς ἀριθμὸν, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, ἐπιτρέποντα ὥστε, ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσίβιων σχεδίων ἐκείνων ἀφίνες ὁμοῦ μετὰ τῶν σωσίβιων λέμβων ἀπαιτοῦνται συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον τοῦτο νὰ παραλαμβάνουν ἀπαντα τοὺς ἐπιβαίνοντες τοῦ πλοίου, νὰ καθαρίζονται εἰς τὴν θάλασσαν ἐμφορτοί μετὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων τὸν ὅποιον ἐπιτρέπεται νὰ παραλαμβάνουν, ἐντός 30 λεπτῶν τὸ βραδύτερον ὑπὸ τῆς συνθήκης ἡρέμου θαλάσσης. Τὰ οὗτω προβλεπόμενα μέσα καθάρσεως θὰ καταμένονται ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν ἐξ ἴσου εἰς ἐκατέραν πλευράν τοῦ πλοίου καὶ δὲν θὰ ὑπάρχει ὀλιγώτερον τοῦ ἐνός τοιούτου μέσου καθάρσεως εἰς ἐκάστην πλευράν. Δὲν ἀπαιτεῖται, ἐν τούτοις, νὰ ὑφίστανται τοιαῦτα μέσα καθάρσεως διὰ τῆς ἐμπροσθέντος σωσίβιων σχεδίων τῆς ἀπαιτούμενης ὑπὸ τοῦ ἐξαφίου (β) (i) τοῦ Κανονισμοῦ 27 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰ 25 τοὺς ἐκατὸν τοῦ ἀριθμοῦ ἀπάντων τῶν ἐπιβαίνοντων ἀτόμων, ἀλλὰ πᾶσα σωσίβιος σχεδία ἥτις φέρεται συμφώνως πρὸς τὸ ἐδάφιον τοῦτο, θὰ πρέπει ὅταν προβλέπεται διὰ τὸ πλοῖον ἐγκεκριμένον μέσον καθάρσεως, νὰ εἶναι τύπου τοιούτου, ὥστε νὰ δύναται, νὰ καθαρίζεται διὰ τοῦ ἐν λόγω μέσου.

(ii) Εἰς επιβατηγὰ πλοία ἐκτελούντα βραχεῖς διεθνεῖς πλόας, ὁ προβλεπόμενος ἀριθμὸς τῶν ἐγκεκριμένων μέσων καθάρσεως θὰ ἀφεται εἰς τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Ὁ ἀριθμὸς τῶν σωσίβιων σχεδίων ὁ προβλεπόμενος δι' ἐκαστὸν τοιοῦτον μέσον καθάρσεως δὲν θὰ εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σωσίβιων σχεδίων, αἵτινες, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς, δύναται νὰ καθαρίζονται διὰ τοῦ μέσου τοῦτου ἐντός 30 λεπτῶν, ἐμφορτοί μετὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτόμων ὅτινα ἐπιτρέπεται νὰ φέρουν καὶ ὑπὸ συνθήκας ἡρέμου θαλάσσης.

Κανονισμός 30

Φωτισμὸς Κατασκευῶν, Σωσίβιων Λέμβων, Σωσίβιων Σχεδίων κ.λ.π.

(α) Θὰ προβλέπεται ηλεκτρικὸν ἢ ἱσοδύναμον σύστημα φωτισμοῦ ἐπαρκοῦς διὰ

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΟΝΟΝ

Κανονισμός 35

Αριθμός και Χωρητικότητα Σωσιβίων Λέμβων και Σωσιβίων Σχεδίων

- (α) (i) Έκαστον φορτηγόν πλοίων, εξαιρείσει τὸν πλοίων τὸν χρησιμοποιοῦμενων ὡς ἐργαστῆρια φαλαινोधρίας, τὸν πλοίων - ἐργαστῆριον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τὸν ἰχθύων καὶ τὸν πλοίων τὸν χρησιμοποιοῦμενων διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασιγολομένου εἰς τὴν φαλαινोधρίαν καὶ τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τὸν ἰχθύων προσωπικοῦ, θὰ φέρῃ σωσιβίων, λέμβους εἰς ἐκάτεραν πλευρὰν τοῦ πλοίου, τοιαύτης ὀλικῆς χωρητικότητος, ὥστε νὰ παραλαμβάνουν πάντας τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ πλοίου καὶ ἐπιπροσθε- τως θὰ φέρουν σωσιβίους σχεδίας ἐπαρκεῖς νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου.

Προβλέπεται ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοιούτων φορτηγῶν πλοίων ἐκτε- λούτων διεθνεῖς πλόας μεταξὺ γεωγραφικῶν χωρῶν, ἢ Ἀρχὴ δύναται, ἐάν πεισθῇ ὅτι αἱ συνθήκαι τοῦ ταξιδίου εἶναι τοιαῦται, ὥστε νὰ καθιστοῦν μὴ εὐλογον ἢ μὴ ἀναγκαῖαν τὴν ὑποχρεωτικὴν ὑπαρξίν σωσιβίων σχεδίων, ν' ἀ- ἀπαλλάξῃ ἀντιστοιχῶς ὀρισμένα πλοία ἢ κατηγορίας πλοίων τῆς ἀπαιτή- σεως ταύτης.

- (ii) (i) Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τὸν διατάξων τοῦ ἐδαφίου (ii) (2) τῆς παρούσης παρα- γράφου ἑκάστον δεξαμενόπλοιο 3.000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω θὰ φέρῃ οὐχὶ ὀλιγοτέρας τὸν τασσάρων σωσιβίων λέμβων, δύο τὸν ὅλοιον θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρῶμην καὶ δύο εἰς τὸ μεσοστεγόν, ἐξαιρείσει τὸν δεξαμενόπλοιο, τὰ ὅποια δὲν φέρουν ὑπερκατασκευὴν εἰς τὸ μέσον εἰς τὰ ὅποια ἔσονται αἱ σωσιβίου λέμβοι θὰ φέρωνται εἰς τὴν πρῶμην.

- (2) (i) Εἰς ἑκάστον δεξαμενόπλοιο ὀλικῆς χωρητικότητος 3.000 τόνων καὶ ἄνω, τὸ ὅποιο δὲν φέρει ὑπερκατασκευὴν εἰς τὸ μέσον δύναται ἢ Ἀρχὴ νὰ ἐπιτρέψῃ νὰ φέρῃ μόνον δύο σωσιβίους ζώνας, προϋποτιθε- μένων ὅτι:

(αα) μία σωσιβίος λέμβος θὰ φέρεται εἰς τὴν πρῶμην ἐπὶ ἐκατέρως πλευρᾷ τοῦ πλοίου,

(ββ) ἐκάστη τοιαύτη σωσιβίος λέμβος δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 8,5 μέτρα (28 πόδας) μήκους.

(γγ) ἐκάστη τοιαύτη σωσιβίος λέμβος θὰ στοιβάζεται ὡς εἶναι ἴσχυρως δυνατόν πρὸς πῶραν, ἀλλὰ ὅσον τοῦλάχιστον, ὥστε τὸ πρῶμαλον ἄκρον τῆς σωσιβίου λέμβου ν' ἀπέχῃ μίαν καὶ ἡμίσειαν φορὰν τὸ μήκος τῆς σωσιβίου λέμβου πρῶραν τῆς ἑλικος.

(δ) ἐκάστη σωσιβίος λέμβος θὰ στοιβάζεται ὡς εἶναι ἴσχυρως δυνατόν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης, ὡς εἶναι ἀσφαλές καὶ πρακτι- κῶς δυνατόν.

- (β) (i) Ἐκαστον πλοίων χρησιμοποιοῦμενον ὡς πλοίων ἐργαστῆριον φαλαινोध- ρίας, ὁμοίως τὸ χρησιμοποιοῦμενον ὡς πλοίων-ἐργαστῆριον κατεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τὸν ἰχθύων καὶ ἑκάστον πλοίων χρησιμοποιοῦμενον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασιγολομένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαλαινोधρίαν, τὰς βιομηχανίας κατεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τὸν ἰχθύων θὰ πρέπει νὰ φέρῃ:
- (ii) Σωσιβίους λέμβους εἰς ἐκάτεραν πλευρὰν, τοσαύτης ὀλικῆς χωρητι-

(γ) Τὸ πύζιον ἱκανότητος θὰ ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Ἀρχῆς. Πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πύζιον τούτου, ὁ ὑποψήφιος δέον νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι ἐξεπαιδευθὴ εἰς πάντας τοὺς χειρισμούς τοὺς σχετιζομένους μετὰ τὴν καθάρειαν τὸν σωσιβίων λέμβων, καὶ τὸν ἄλλων σωστικῶν μέσων, καὶ εἰς τὸν χειρισμὸν τὸν κωπῶν καὶ τὸν μηχανισμῶν πρόσσεως, ὅτι εἶναι ἐνήμερος τοῦ πρᾶκτικοῦ χειρισμοῦ τὸν σωσιβίων λέμβων καὶ τὸν ἄλλων σωσιβίων ἐφοδίων καὶ ἐπὶ πλέον ὅτι εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐνοσῇ καὶ νὰ ἐκτελῇ τὰς διαταγὰς τὰς σχετικὰς πρὸς ἅπαντα τὰ εἶδη τὸν σωστικῶν μέσων.

Κανονισμός 33

Πλωστικά Συσκευα.

(α) Οὐδείς τύπος πλωστικῆς συσκευῆς θὰ ἐγκρίνεται ἐάν δὲν πληροῖ τοὺς κάτωθι ὁρους:

(i) Νὰ εἶναι τοιούτου μεγέθους καὶ τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε νὰ δύναται νὰ ριφθῇ εἰς τὸ ὕδωρ ἀπὸ τῆς θέσεως στοιβασίας αὐτῆς χωρὶς νὰ ὑποστῇ βλάβην.

(ii) Νὰ μὴν ὑπερβαίῃ τὰ 180 χιλιογράμια (ἢ 400 λίβρας) εἰς βάρος, ἐκτός ἐάν διατίθενται κατάλληλα μέσα, ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν, διὰ τὴν καθάρειαν ταύτης χωρὶς τὴν ἀνάγκην ἄρσεως διὰ τὸν χειρῶν.

(iii) Νὰ εἶναι ἐξ ὀλικῶν καὶ κατασκευῆς ἐγκεκριμένων.

(iv) Νὰ εἶναι εὐχρηστος καὶ εὐσταθὴς μετὰ οἰανδήποτε ὀνιν καὶ ἂν ἐπιπλέῃ.

(v) Τὰ ἀεροκιβώτια ἢ οἱ ἰσοδύναμοι πλωτῆρες νὰ τοποθετοῦνται ὡς ὅσον τὸ δυνατόν ἑγγύτερον πρὸς τὰς πλευρὰς τῆς συσκευῆς καὶ ἢ πλειστοτήτης νὰ μὴ ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐπιφυσήσεως.

(vi) Νὰ ἐφοδιάζεται διὰ πεισματοῦ καὶ νὰ ἔχῃ γύρωθεν ἐξωτερικῶς χαλαρὸν ρυμῆτιον καλῶς προσδεδεμένον.

(β) Ὁ ἀριθμὸς τὸν ἀτόμων διὰ τὰ ὅποια μία πλωστικὴ συσκευὴ ἔχει ἐγκριθῇ θὰ εἶναι ὁ μικρότερος τὸν δύο κατωτέρω ἀριθμῶν:

(i) Τοῦ λαμβανομένου ἐκ τῆς διατίσεως τοῦ ἀριθμοῦ τὸν χιλιογράμμων σιδήρου τὰ ὅποια δύναται νὰ βαστάξῃ ἐντὸς γλυκέος ὕδατος διὰ τοῦ 14,5 (ἢ τοῦ ἀριθμοῦ τὸν λίβρων διαιρουμένου διὰ 32).

(ii) Τοῦ ἀριθμοῦ τὸν χιλιοστομέτρων τῆς περιμέτρου διαιρουμένου διὰ 305 (ἢ τοῦ ἀριθμοῦ τὸν πόδων τῆς περιμέτρου).

Κανονισμός 34

Αριθμός Φορμένων Κυκλικῶν Σωσιβίων.

Ὁ ἐλάχιστος ἀριθμὸς τὸν κυκλικῶν σωσιβίων διὰ τὸν ὅποιον θὰ ἐφοδιάζονται τὰ ἐπιβατηγὰ πλοία θὰ καθορίζεται διὰ τοῦ ἐπομένου πίνακος:

Εἰς μέτρα	Μήκος Πλοίου	Εἰς πόδας	Ελάχιστος ἀριθμὸς κυκλικῶν σωσιβίων
Κάτω τῶν 61	Κάτω τῶν 200		8
61 καὶ κάτω τῶν 122	200 καὶ κάτω τῶν 400		12
122 καὶ κάτω τῶν 183	400 καὶ κάτω τῶν 600		18
183 καὶ κάτω τῶν 244	600 καὶ κάτω τῶν 800		24
244 καὶ ἄνω	800 καὶ ἄνω		30

- (γ) Αι σωσίβιοι λέμβοι και αι σωσίβιοι σχεδιαί διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται νὰ φέρονται ἐγκριμένα μέσα καθαρέσεως, δέον νὰ τοποθετοῦνται κατὰ προτίμησιν τὸ δυνατόν πλησιέστερον εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ ὑπηρετικῶς. Θὰ στοιβάζονται εἰς τοιαύτας θέσεις ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀσφαλὴς καθεύρεσις, διδομένης εἰδικῆς προσοχῆς εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὰς ἑλικας καὶ ἀπὸ τὰ μέ ἀτόμων κλῖσιν ὑπερέχοντα τμήματα τοῦ σκάφους, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐξασφαλίζεται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ καθαίρεσις αὐτῶν ἀπὸ τῆς εὐθείας πλευρῆς τοῦ πλοίου. Ἐάν τοποθετοῦνται πλησίον τῆς πρῆρας τοῦ πλοίου θὰ στοιβάζονται πρὸς τὸν πρῶτον τοῦ σκαφὸς ἐκτετατοῦς εἰς ἀσφαλὴ θέσιν καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἡ Ἀρχὴ θὰ δίδῃ ἰδιαίτερον προσοχὴν εἰς τὴν ἀντοχὴν τῶν ἐκτετατῶν.
- (δ) Αἱ ἐπιπτώσεις θὰ εἶναι ἐγκριμένου τύπου καὶ θὰ εἶναι καταλλήλως τοποθετημέναι κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν.
- (ε) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω, εἰς πλοία χρησιμοποιούμενα ὡς πλοία-ἐργαστάσια φαιλινωθρίας, εἰς πλοία χρησιμοποιούμενα ὡς πλοία-ἐργαστάσια ἐπεξεργασίας, ἢ κονσερβοποιίας ἰχθύων καὶ εἰς πλοία χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ εἰς τὴν φαιλινωθρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, ἀπασαί αἱ ἐπιπτώσεις θὰ εἶναι τύπου βαρύτητας. Εἰς τὰ ἄλλα πλοία αἱ ἐπιπτώσεις θὰ εἶναι ὡς ἀκολουθοῦσιν:
- (i) Τύπου προσαγωγῆς ἢ τύπου βαρύτητας διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους οὐχὶ μεγαλύτερου τῶν 2.300 χιλιogramμῶν (ἢ 2% τόνων) εἰς τὴν κατάσταση ἀνακρεμάσεως αὐτῶν.
- (ii) Τύπου βαρύτητας διὰ τὸν χειρισμὸν σωσιβίων λέμβων βάρους μεγαλύτερου τῶν 2.300 χιλιogramμῶν (ἢ 2% τόνων) εἰς τὴν κατάσταση ἀνακρεμάσεως αὐτῶν.
- (στ) Αἱ ἐπιπτώσεις, τὰ ἀγόμενα, τὰ σύσταστα καὶ ὁ λοιπὸς εξαρτισμὸς θὰ εἶναι τοιαύτης ἀντοχῆς ὥστε αἱ σωσίβιοι λέμβοι νὰ δύνανται νὰ ἀνακρεμῶνται ἐπὶ τὴν περιὰ τὸν πληρώματος καθαρέσεως καὶ κατόπιν νὰ καθαιρῶνται ἀσφαλῶς μετὰ πλῆρους φόρτου ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὑπὸ κλῖσιν πλοίου 15 μοιρῶν πρὸς οἰκονομικὴν πλευρὰν καὶ ὑπὸ γωνίαν διαγωγῆς 10 μοιρῶν.
- (ζ) Θὰ προβλέπωνται πέδιλα ἢ ἄλλα κατάλληλα μέσα πρὸς διευκόλυνσιν τῆς καθαρέσεως ὑπὸ κλῖσιν 15 μοιρῶν.
- (η) Θὰ προβλέπωνται μέσα διὰ τὴν παραβολὴν τῶν σωσιβίων λέμβων εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου καὶ τὴν συγκράτησιν αὐτῶν ἵνα οἱ ἐπιβάται δύνανται νὰ ἐπιβιβάζωνται μετ' ἀσφαλείας.
- (θ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι καθὼς καὶ αἱ λέμβοι κινδύνου αἱ ἀπαιτούμεναι ὑπὸ τοῦ ἐδαφίου (β)(ii) τοῦ Κανονισμοῦ 35 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐξυπηρετοῦνται δι' ἀγομένων συρματοσχοινίων, ὡς καὶ διὰ βαρούλκων ἐγκριμένου τύπου, ὅτινα εἰς τὴν περιὰ τῶν λέμβων κινδύνου θὰ εἶναι ἱκανὰ διὰ τὴν ταχέαν ἀνολκὴν τῶν λέμβων τούτων. Ἐξαιρετικῶς, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀγόμενα σχοινία μανίλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκριμένου ὀλικοῦ μετὰ ἡ ἀνευ βαρούλκων (ἐξαιρέσει τῶν λέμβων κινδύνου διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἐξυπηρετοῦνται διὰ βαρούλκων ἱκανῶν διὰ τὴν ταχέαν ἀνολκὴν τῶν λέμβων τούτων), ὅταν κρίνῃ ὅτι τὰ ἀγόμενα σχοινία μανίλας ἢ ἀγόμενα ἐξ ἄλλου ἐγκριμένου ὀλικοῦ εἶναι κατάλληλα.
- (i) Δύο τοῦλάχιστον σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι προσδεδεμένα εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπιπτώων καὶ τὰ ἀγόμενα καὶ τὰ σωσίβια σχοινία θὰ εἶναι ἐπαρκεῖς μήκους ὥστε νὰ φθά-

κότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου. Προβλέπεται ὅτι, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σωσιβίων λέμβων διὰ σωσιβίων σχεδίων τῆς αὐτῆς ὀλικῆς χωρητικότητος, εἰς τῶσαν ὁμοῦ ὥστε νὰ ὑπάρχῃ πάντοτε εἰς ἐκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἀριθμὸς σωσιβίων λέμβων ἐπαρκῆς νὰ παραλαμβάνῃ τὰ 37½ τοὶς ἑκατὸν τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου.

- (2) Σωσίβιους σχεδίας ἐπαρκεῖς ὀλικῆς χωρητικότητος ὥστε νὰ παραλαμβάνουν τὸ ἥμισυ τοῦ ὀλικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου. Προβλέπεται ὅτι, ἐάν εἰς πλοία χρησιμοποιοῦμενα ὡς πλοία-ἐργαστάσια διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ἢ κονσερβοποιίαν τῶν ἰχθύων, δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν νὰ φέρονται σωσίβιους λέμβους αἵτινες νὰ πληροῦν ἔντελως τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ ἀντ' αὐτῶν νὰ φέρωνται ἄλλας λέμβους, αἵτινες ὁμοῦ θὰ παραλαμβάνουν οὐχὶ ὀλιγότερα ἀτομα τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ θὰ ἔχουν τοῦλάχιστον τὴν πλευστότητα καὶ τὰ ἐφόδια τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου διὰ τὰς σωσιβίους λέμβους.

- (ii) Ἐκαστον πλοῖον χρησιμοποιοῦμενον ὡς πλοῖον-ἐργαστάσιον φαιλινωθρίας, ἢ ἑκαστον πλοῖον χρησιμοποιοῦμενον ὡς ἐργαστάσιον ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων καὶ ἑκαστον πλοῖον χρησιμοποιοῦμενον εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς τὴν φαιλινωθρίαν, εἰς τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθύων, πρέπει νὰ φέρῃ δύο λέμβους, ἀνὰ μίαν εἰς ἐκατέραν πλευρὰν, πρὸς χρῆσιν εἰς περιπτώσεις κινδύνου. Αἱ λέμβοι αὗται θὰ εἶναι ἐγκριμένου τύπου καὶ δὲν θὰ εἶναι μήκους μεγαλύτερου τῶν 8½ μέτρων (ἢ 28 ποδῶν). Δύνανται αὗται νὰ ὑπολογίζωνται διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παρούσης παραγράφου ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι θὰ πληροῦν ἐντέλως τὰς ἀπαιτήσεις διὰ σωσιβίους λέμβους τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ Κανονισμοῦ 8, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, πληροῦν ἐπιπροσθέτως τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 καὶ, ὅπου τοῦτο ἀπαιτεῖται, τοῦ Κανονισμοῦ 14. Θὰ τηροῦνται ἑτοιμοὶ πρὸς ἄμεσον χρῆσιν ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκειται ἐν πλῆθι. Εἰς πλοία εἰς τὰ ὅποια αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 36 πληροῦνται μεσφ συσκευῆν αἱ ὁποῖαι ἐφαρμόζονται εἰς τὰς πλευρὰς τῶν σωσιβίων λέμβων, αἱ συσκευαὶ αὗται δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ τοποθετοῦνται εἰς τὰς δύο λέμβους τὰς προβλεπομένης εἰς ἐφαρμογὴν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

- (γ) Ἐκαστον φορτηγὸν πλοῖον, ἀνευ ὑπερκατασκευῆς εἰς τὸ μέσον, μήκους καταμετρήσεως 150 μέτρων (ἢ 492 ποδῶν) καὶ ἄνω θὰ φέρῃ, ἐπὶ πλῆον τῶν σωσιβίων σχεδίων τῶν ἀπαιτούμενων ὑπὸ τῆς παραγράφου (α)(ii) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μίαν σωσίβιον σχεδίων ἢ ὅποια θὰ στοιβάζονται τόσον περισσότερον πρὸς τὴν πρῶταν, ὅσον εἶναι λογικόν καὶ πρακτικόν καὶ ἡ ὅποια θὰ δύναται νὰ παραλάβῃ τοῦλάχιστον ἐξ ἄτομα.

Κανονισμός 36

Ἐπιπτώσεις καὶ Διατάξεις Καθαρέσεως

- (α) Εἰς τὰ φορτηγὰ πλοία αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδιαί θὰ στοιβάζωνται κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχήν.
- (β) Ἐκαστὴ σωσίβιος λέμβος θὰ ἀνακρεμάται εἰς χωριστὸν ζεύγος ἐπιπτώων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

ΜΕΡΟΣ Α' — ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Κανονισμός 1

Εφαρμογή.

(α) Τό παρόν κεφάλαιον εφαρμόζεται εις όλα τα πλοία εις τα όποια οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται.

(β) Τό παρόν Κεφάλαιον δέν εφαρμόζεται εις τα πλοία εις τα όποια οι παρόντες Κανονισμοί άλλως θά εφαρμόζοντο καθ' ό διάστημα τα πλοία ταύτα εισιπλοούν εντός των Μεγαλών Λιμένων της Βορείου Αμερικής και των συγκοινωνούντων καί των εισερχόντων εις ταύτας ύδάτων και πρόσ ανατολάς τόσον όσον ή κατωτέρα έξοδος του φράγματος του Αγίου Λαμβέρτου εις Μοντρεάλ της Έκπαρχιας του Κεβέκ (Καναδάς).*

(γ) Ούδεμία διάταξις του παρόντος Κεφαλαίου θά έμποδίση την υπό πλοίου ή σωστικού πλωτού μέσου έν κινδύνω χρήσιν οιοδήποτε μέσου ειρυσκαμένου εις την διάθεσιν του διά να προσελκύση την προσοχήν να έπσημάνη την θέσην του και να έπιτύχη βοήθειαν.

Κανονισμός 2

Όροι και Όρισμοί

Διά τούς σκοπούς του παρόντος Κεφαλαίου οι ακόλουθοι όροι θά έχουν την κατωτέρω όριζομένην σημασίαν. Όλοι οι έλλοιοι όροι οίτινες χρησιμοποιούνται εις τό παρόν Κεφάλαιον και οίτινες καθορίζονται έπίσης εις τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας θά έχουν την αυτην σημασίαν ως αυτη καθορίζεται εις τούς παρόντας Κανονισμούς.

(α) «Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνίας» σημαίνει τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας τούς προσηρημένους ή θεωρουμένους ως προσηρημένους εις την πλέον πρόσφατον Διεθνή Σύμβασιν Ραδιοεπικοινωνίας ήτις είναι έκάστοτε έν ισχύι.

(β) «Ραδιοηλεκτρική συσκευή αυτομάτου σήματος κινδύνου» σημαίνει συσκευήν αυτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ήτις τίθεται εις λειτουργίαν διά του ραδιοηλεκτρικού σήματος κινδύνου και έχει τύχει της σχετικής έγκρίσεως.

(γ) «Ραδιοηλεκτρική συσκευή αυτομάτου σήματος κινδύνου» σημαίνει συσκευήν αυτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου ήτις τίθεται εις λειτουργίαν διά του ραδιοηλεκτρικού σήματος κινδύνου και έχει τύχει σχετικής έγκρίσεως.

(δ) «Σταθμός Ραδιοηλεκτρικών» «Ραδιοηλεκτρική εγκατάστασις» και «Φυλακαί Ραδιοηλεκτρικών» θά θεωρούνται ως αναφερόμενα εις ζώνην μέσης συχνότητας, εκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται.

(ε) «Αξιοματικός Ασυρματιστής» σημαίνει πρόσωπον κατέχον τουλάχιστον πτυχίον πρώτης ή δευτέρας τάξεως χειριστού ασυρματιστού, ή γενικόν πτυχίον

* Τα πλοία ταύτα υπόκεινται εις ειδικάς απαιτήσεις σχετικές προς την ραδιοεπικοινωνίαν διά σκοπούς ασφαλείας ως αίτια περιλαμβάνονται εις την σχετικήν συμφωνίαν μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά.

νον μέχρι της θαλάσσης όταν τό πλοίον έχη τό ελάχιστον αὐτοῦ ἐν θαλάσση βύθισμα καί ὑπό κλίσιν 15 μοιρῶν πρὸς οὐρανὸν καὶ πλεονόν. Οἱ κατωτέρωι τρῶχίλοι τῶν ἀγομέ- νων θά εἶναι ἐκφυλισμένοι διά καταλλήλου δακτυλίου ἢ δι' ἐπιμήκουσ κρικοῦ διά τήν ἀγκίστρωσιν εἰς τοῦς κόρακας τῆς ἀράτης. Ἐκτός εάν ὑπάρχη ἐγκεκριμένος τύπος ἀπελευθερωτικῆς ἀράτης.

(ια) Ὅταν ἐκέρχων μηχανοκίνητα μέσα διά τήν ἀνολκτὴν τῶν λέμβων, θά προβλέ- πεται ἐπίσης ἰκανὸς χειριστικὸς μηχανισμός. Ὅταν αἱ ἐπιπέδες ἀνέλκωνται διά μηχανο- κινήτου λειτουργίας τῶν ἀγομένων, θά προβλέπεται μέσα ἀσφαλείας τὰ ὅποια θά δια- κώπουν αὐτομάτως τὴν κινήσειρα πρὶν αἱ ἐπιπέδες φέσουν εἰς τοῦς ἀναστολέας, πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ὑπερτάσεων ἐπὶ τῶν ἀγομένων συρματοσχοινίων ἢ τῶν ἐπιπέ- δων.

(ιβ) Αἱ σωσίβιοι λέμβοι θά ἔχουν τὰ ἀγόμενα αὐτῶν έτοιμα πρὸς χρήσιν καί θά ἔχουν ληφθῆ μέτρα διά τήν ταχείαν, ἀλλ' οὐχὶ ἀκαριαίως σύγχρονον ἀναγκίστρω- σιν τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων.

Τό σημείον ἐξαρτήσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἐκ τῶν ἀγομένων θά εἶναι εἰς τοιοῦτον ὅπως ἀναδεν τῆς κουπαστῆς ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ἡ εὐστάθεια τῶν σωσι- βίων λέμβων κατὰ τήν καθάρεισιν αὐτῶν.

(ιγ) Εἰς τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοία-ἐργοστάσια φαινοδοθρίας, τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούμενα ὡς πλοία-ἐργοστάσια ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας ἰχθίων καί τὰ πλοία τὰ χρησιμοποιούμενα διά τήν μεταφορὰν τοῦ ἀκασιολομένου προσακτοῦ εἰς τήν φαινοδοθρίαν, τὰς βιομηχανίας ἐπεξεργασίας ἢ κονσερβοποιίας τῶν ἰχθίων, εἰς τὰ ὅποια φέρονται σωσίβιοι λέμβοι καί σωσίβιοι σχέδια συμφῶνως πρὸς τὸ δέδιον (1)(2) τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 35, δέν ἀπαιτοῦνται ἐκε- κριμένα μέσα διά τήν καθάρεισιν τῶν σωσιβίων σχεδίων, ἀλλὰ θά προβλέπεται τοιαῦτα μέσα ἐκάρκῃ εἰς ἀριθμὸν, κατὰ τήν γνώμην τῆς Ἀρχῆς, ἵνα αἱ σωσίβιοι σχε- διαί, αἱ φερόμεναι συμφῶνως πρὸς τὸ δέδιον (1)(1) τῆς ἐν λόγω παραγράφου, δύνανται νά καθαρίζονται εἰς τήν θαλάσσαν ἔμφωτοι διά τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτόμων τὰ ὅποια ἐπι- τρέπεται νά παραλαμβάνουν ἐντός 30 λεπτῶν τό βραδύτερον ὑπὸ συνθήκας ἡμέρου θαλάσσης.

Τὰ ὅσα προβλεπόμενα μέσα καθάρσεως θά κατανέμονται, ὡςον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐξ ἴσου εἰς ἑκατέραν πλευράν τοῦ πλοίου. Πᾶσα σωσίβια σχέδια, ἡτις φέρεται ἐπὶ τῶν πλοίων, διά τὰ ὅποια ἀπαιτεῖται ὅπως φέρων ἔγκεκριμένον μέσον καθάρσεως, θά εἶναι τοιοῦτου τύπου ὥστε νά εἶναι δυνατὴ ἡ καθάρεισις αὐτῆς εἰς τήν θαλάσσαν διά τοῦ ἐν λόγω μέσου.

Κανονισμός 37

Αριθμός φερομένων Κυκλικῶν Σωσιβίων

Θά φέρονται ὀκτώ τουλάχιστον κυκλικά σωσίβια, τύπου κληροῦτος τὰς ἀπαιτή- σεως τοῦ Κανονισμοῦ 21 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 38

Φωτισμὸς Κινδύνου

Ὁ ὑπὸ τῶν δέδιων (α)(1), (β)(1) καί (β)(11) τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ παρόντος Κε- φαλαίου ἀπαιτούμενος φωτισμὸς θά εἶναι ἱκανὸς νά τροποδοτῆται ἐπὶ τρεῖς τουλάχισ- στον ὁρας ὑπὸ τῆς πηγῆς ἐνεργείας κινδύνου τῆς ἀπαιτούμενης ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 26 τοῦ Κεφαλαίου II-1. Εἰς τὰ φορητὰ πλοία δλιτικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καί ὅσα, ἢ Ἀρχὴ θά ἐξασφαλίσῃ ὅπως ὁ φωτισμὸς τῶν διαδρόμων, τῶν κλιμάκων καί τῶν ἐξόδων εἶναι τοιοῦτος ὥστε νά μὴ ἐμποδίζεται ἡ προσέλασις πάντων τῶν ἐπιβαινόν- των ἀτόμων πρὸς τόν σταθμοῦς καθάρσεως καί πρὸς τὰς θέσεις στοιβασίας τῶν σω- σιβίων λέμβων καί τῶν σωσιβίων σχεδίων.

(β) Αι δυνάμει της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού εξαιρέσεις θα χορηγούνται μόνον εις πλοίων εκτελούν ταξίδιον κατά τό όποιον ή μεγίστη απόστασις του πλοίου από της άκτής, τό μήκος του ταξίδιου, ή άπουσία γενικών κινδύνων ναυσιπλοίας και αι λοιπαι συνθήκαι αι επιβαλόνσαι την ασφάλειαν είναι τοιαύται όστε να καθιστούν την πλήρη εφαρμογήν του Κανονισμού 3 ή του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου μη εύλογον ή μη αναγκαίαν. Όταν λαμβάνεται απόφασις εάν θα χορηγηθών ή όχι εξαιρέσεις εις άρισμένα πλοία, αι 'Αρχαι θα λαμβάνουν υπ' όφιν τά άποτέλεσματα τά όποια αι εξαιρέσεις δύνανται να έχουν επί της γενικής απόδοσεως της όπηρεσίας κινδύνου, διά την ασφάλειαν όλων των πλοίων. Αι 'Αρχαι δέον να έχουν υπ' όφιν ότι είναι εύκαταλ όσας απαιτούν άς όρον της απαλλαγής από τά πλοία άτινα εξαφρούνται της άπαιτήσεως του Κανονισμού 3 του παρόντος Κεφαλαίου να έφοδιαζώνται διά σταθμό ραδιοηλεφώνου, όστις να πληροί τάς διατάξεις των Κανονισμών 15 και 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) 'Εκδόση 'Αρχή θα ύποβάλη εις τόν 'Οργανισμόν μετά την πρώτην 'Ιανουαρίου εκάστου έτους και όσον τό δυνατόν ένωρίτερον έκδοσιν περιλαμβανούσαν πάσας τάς κατά την διάρκειαν του προηγουμένου ήμερολογιακού έτους χορηγηθείσας εξαιρέσεις κατά τάς παραγράφους (α) και (β) του παρόντος Κανονισμού και θα δικαιολογή την χορηγίαν τοιούτων εξαιρέσεων.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΦΥΛΑΚΑΙ

Κανονισμός 6

Φυλακαί 'Ασυρμάτου

(α) Πάν πλοϊόν τό όποιον συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 ή τόν Κανονισμόν 4 του παρόντος Κεφαλαίου έφοδιάζεται διά σταθμό άσυρμάτου, θα έχη, όταν εφρίσκειται εν πλώ, ένα τουλάχιστον άξωματικό άσυρματιστήν και εάν δεν είναι έφοδιασμένον διά συσκευής αυτομάτου σήματος κινδύνου, όφείλει, ύποκειμενον εις τάς διατάξεις της παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού, να τηρή συνεχρή άκρόασιν επί της ραδιοηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου διά άξωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάφωνον.

(β) Πάν επιβατηγόν πλοϊόν τό όποιον συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 του παρόντος Κεφαλαίου είναι έφοδιασμένον διά σταθμό άσυρμάτου, εάν είναι έφοδιασμένον διά συσκευής αυτομάτου σήματος κινδύνου, όφείλει, ύποκειμενον εις τάς διατάξεις της παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού και όταν εφρίσκειται εν πλώ, να τηρή άκρόασιν επί της ραδιοηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου διά άξωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάφωνον, άς άκολουθώ:

(i) 'Εάν μεταφέρη ή είναι έγκερκρμένον να μεταφέρη 250 επιβάτας ή όλιγωτέρους, άκρόασιν όκτώ ώρών τουλάχιστον εν συνόλω καθ' ήμέραν.

(ii) 'Εάν μεταφέρη ή είναι έγκερκρμένον να μεταφέρη περισσότερους των 250 επιβάτων και έκτελλ ή έκτελλ ταξίδιον διαρκείας μεγαλύτερας των 16 ώρών μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων, άκρόασιν 16 ώρών τουλάχιστον εν συνόλω καθ' ήμέραν. Εις την περίπτωσην ταύτην τό πλοϊόν θα έχη δύο τουλάχιστον άξωματικούς άσυρματιστάς.

(iii) 'Εάν μεταφέρη ή είναι έγκερκρμένον να μεταφέρη περισσότερους των 250 επιβατών και έκτελλ ή έκτελλ ταξίδιον διαρκείας μικρότερας των 16 ώρών μεταξύ δύο διαδοχικών λιμένων, άκρόασιν όκτώ ώρών τουλάχιστον εν συνόλω καθ' ήμέραν.

χειριστού ραδιοεπικοινωνιών διά την κινητήν ναυτικήν όπηρεσίαν πληρουίν τάς διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ό όποιος χρησιμοποείται εις τόν σταθμόν άσυρμάτου ενός πλοίου, τό όποιον είναι έφοδιασμένον διά σταθμό πληροδντος τάς διατάξεις του Κανονισμού 3 ή του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου.

(στ) «Χειριστής Ραδιοηλεφώνου» σημαίνει πρόσωπον κατέχον όκείλον πτυχίον συμφώνως προς τάς διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας.

(ζ) «Υπόρχουσα έγκατάστασις» σημαίνει:

(i) 'Εγκατάστασιν πλήρως έγκατεστημένην επί του πλοίου από της ήμερημνίας κατά την όποιαν ή παροδσα Σύμβασις τίθεται εν ισχύ, ανεξαρτήτως της ήμερομηνίας καθ' ήν πραγματοποιείται ή άποδοχή υπό της ένδιαφερομένης 'Αρχής, και

(ii) έγκατάστασιν μέρος της όποιας ύπήρχεν έγκατεστημένον επί του πλοίου από της έναρξέως της ισχύος της παρούσης Σύμβασεως και της όποιας τό λοιπόν μέρος συνίσταται, είτε εκ μερών έγκατασθέντων εις άντικατάστασιν όλων μερών, είτε εκ μερών πληρούντων τάς άπαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

(η) «Νέα έγκατάστασις» σημαίνει έγκατάστασιν, ήτις δεν είναι υπόρχουσα έγκατάστασις.

Κανονισμός 3

Σταθμός 'Ασυρμάτου

Τά επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους και τά φορτηγά πλοία όλικής χωρητικότητος 1.600 κόρων και άνω, έκτός εάν εξαφρούνται υπό του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, θα είναι έφοδιασμένα διά σταθμό άσυρμάτου όστις θα πληροί τάς διατάξεις των Κανονισμών 9 και 10 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 4

Σταθμός Ραδιοηλεφώνου

Φορτηγά πλοία όλικής χωρητικότητος 300 κόρων και άνω άλλά κάτω των 1.600 κόρων, έκτός εάν έχουν έφοδιασθή διά σταθμό άσυρμάτου όστις πληροί τάς διατάξεις των Κανονισμών 9 και 10 του παρόντος Κεφαλαίου, όφείλουν, εάν δεν άπαλλάσσονται υπό του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, να είναι έφοδιασμένα διά σταθμό ραδιοηλεφώνου πληροδντος τάς διατάξεις των Κανονισμών 15 και 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 5

'Εξαιρέσεις εκ των Κανονισμών 3 και 4

(α) Τά Συμβαλλόμενα Κράτη θεωρούν λίαν επιθυμητόν να μη γίνεται παρέκκλισις εις την εφαρμογήν των Κανονισμών 3 και 4 του παρόντος Κεφαλαίου. Παρά τά άνωτέρω ή 'Αρχή δύναται να χορηγήσει εις μεμονωμένα επιβατηγά ή φορτηγά πλοία μισικήν και υπό όρους ή πλήρη εξαίρεσιν εκ των διατάξεων του Κανονισμού 3 ή του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου.

(3) η φυλακή ακρόασης διατηρείται πάντοτε από αξιωματικό ασυρματιστήν όστις χρησιμοποιεί ακουστικά ή μεγάφωνον κατά τας περιόδους σιωπής τας προβλεπόμενας υπό τών Κανονισμών Radio-επικοινωνίας.

(ε) Είς όλα τά πλοία τά έφωδιασμένα διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, δέον όπως ή συσκευή αυτή αυτόματον σήματος κινδύνου είναι έν λειτουργία όταν τό πλοίο έν βρίσκεται έν πλ.φ όποτεδήποτε δέν εκτελείται φυλακή ακρόασης κατά τας παραγράφους (β), (γ) ή (δ) τού παρόντος Κανονισμού καί εάν δέν είναι πρακτικώς δυνατόν κατά τήν λειτουργίαν τού ραδιογωνιόμετρου.

(στ) Αί περίοδοι ακρόασης αί προβλεπόμεναι υπό τού παρόντος Κανονισμού, περιλαμβανομένων καί τών καθοριζομένων υπό τής 'Αρχής, δέον νά τηρούνται κατά προτίμησιν κατά τας περιόδους τας καθοριζόμενες διά τήν ύπηρεσίαν άσυρμάτου υπό τών Κανονισμών Radioεπικοινωνίας.

Κανονισμός 7

Φυλακή Ραδιοτηλεφώνου

(α) Πάν πλοίο ένφωδιασμένο διά ραδιοτηλεφωνικού σταθμού συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 4 τού παρόντος Κεφαλαίου, θά έχη, διά λόγους άσφαλείας, ένα τούλάχιστον χειριστήν ραδιοτηλεφώνου (όστις δύναται νά είναι ό πλοίαρχος, είς αξιωματικός, ή έν μέλος τού πληρώματος κάτοχος μόνον πυλίου ραδιοτηλεφωνητού) καί θά τηρή, όταν τό πλοίο έν βρίσκεται έν πλ.φ, συνεχή φυλακήν ακρόασης επί τής ραδιοτηλεφωνικής συχρότητος κινδύνου εκ τής θέσεως επί τού πλοίου εκ τής όποιος τό πλοίο συνήθως κυβερνάται, διά τής χρήσεως δέκτου ακρόασης ραδιοτηλεφωνικής συχρότητος κινδύνου μετά μεγαφώνου, μεταφώνου μετά φίλτρου ή ραδιοτηλεφωνικήν συσκευήν αυτόματου σήματος κινδύνου.

(β) Πάν πλοίο ένφωδιασμένο συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 ή τόν Κανονισμόν 4 τού παρόντος Κεφαλαίου διά ραδιοτηλεγραφικού σταθμού θά τηρή, όταν εύρίσκεται έν πλ.φ, συνεχή φυλακήν ραδιοτηλεφωνικής συχρότητος κινδύνου είς θέσιν καθοριζομένην υπό τής 'Αρχής διά τής χρήσεως δέκτου ακρόασης ραδιοτηλεφωνικής συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου.

Κανονισμός 8

Φυλακή - Ραδιοτηλεφώνου VHF

'Εκαστον πλοίο έν διά τό όποιον προβλέπεται σταθμός ραδιοτηλεφώνου Λίαν 'Υψηλών Συχρότήτων (VHF), συμφώνως τφ Κανονισμφ 18 τού Κεφαλαίου V, θά τηρή φυλακήν ακρόασης επί τής 'εφέσεως εκ τας περιόδους καί είς τούτους διαλύους, όσοι ήθελον άπαιτηθή υπό τής Συμβαλλομένης Κυβερνήσεως έν σχέσει προς τόν προκηρυσθέντα Κανονισμόν.

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Κανονισμός 9

Σταθμοί 'Ασυρμάτου.

(α) 'Ο σταθμός άσυρμάτου θά είναι κατά τοιούτον τρόπον τοποθετημένος, ώστε ούδεμία επί ήμισυ παρεμβολή έξ έξωτερικού μηχανισμού ή άλλου θορύβου νά προξέ-

(γ) (ι) Πάν φορτηγόν πλοίο έν τό όποιον συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 τού παρόντος Κεφαλαίου είναι έφωδιασμένο διά σταθμού άσυρμάτου, εάν είναι έφωδιασμένο διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, όφείλει, ύποκειμένο έν τας διατάξεις τής παραγράφου (δ) τού παρόντος Κανονισμού καί όταν εύρίσκεται έν πλ.φ, νά τηρή ακρόασιν επί τής ραδιοτηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου δι' αξιωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάφωνον, 8 ώρων τούλάχιστον έν συνόλφ καθ' ήμέραν.

(ιι) Πάν φορτηγόν πλοίο ένδελικής χωρητικότητας 300 τόρων καί άνω άλλα μικρότερας τών 1.600 τόρων τό όποιον είναι έφωδιασμένο διά σταθμού άσυρμάτου κατ' έφαρμογήν τού Κανονισμού 4 τού παρόντος Κεφαλαίου, εάν είναι έφωδιασμένο διά συσκευής αυτόματου σήματος κινδύνου, όφείλει, ύποκειμένο είς τας διατάξεις τής παραγράφου (δ) τού παρόντος Κανονισμού, καί όταν εύρίσκεται έν πλ.φ, νά τηρή ακρόασιν επί ραδιοτηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου δι' αξιωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάφωνον, κατά τας περιόδους άτινας δύναται νά καθορίζη ή 'Αρχή. Αί 'Αρχαι έν τούτοις, δέον νά έχουν ύπ' όφιν ότι είναι εύκαίον όπως άπαιτούν όσα είς είναι πρακτικώς δυνατόν φυλακήν ακρόασης 8 ώρων τούλάχιστον έν συνόλφ καθ' ήμέραν.

(δ) (ι) Κατά τας περιόδους κατά τας όποιες ό αξιωματικός άσυρματιστής άπαιτείται υπό τού παρόντος Κανονισμού νά τηρή ακρόασιν επί τής ραδιοτηλεγραφικής συχρότητος κινδύνου, ό αξιωματικός άσυρματιστής δύναται νά διακόπη τοιαύτην ακρόασιν κατά τόν χρόνον κατά τόν όποιον ενεργεί άνταπόκρισιν επί άλλων συχρότητων, ή εκτελεί άλλα οδαιωδή καθήκοντα τού άσυρμάτου, άλλα μόνον όταν είναι πρακτικώς άδύνατον νά ακροάται δι' άκουστικών ή μεγαφώνου. 'Η φυλακή ακρόασης θά τηρήται πάντοτε υπό αξιωματικού άσυρματιστού χρησιμοποιούντος άκουστικά ή μεγάφωνον κατά τας περιόδους σιωπής τας προβλεπόμενας υπό τών Κανονισμών Radioεπικοινωνίας.

'Ο όρος «οίσιωδή καθήκοντα άσυρμάτου» είς τήν παρούσαν παράγραφον περιλαμβάνει έπισκευές έπείγουσης φύσεως τών:

- (1) όργάνων ραδιοεπικοινωνίας τών χρησιμοποιουμένων διά τήν άσφάλειαν καί
- (2) ραδιοναυτιλιακών όργάνων κατόπιν διαταγής τού πλοίαρχου.

(ιι) 'Επιπλέον τών διατάξεων τού έδαφίου (ι) τής παρούσης παραγράφου επί πλοίων άτινα δέν είναι έπιβατηγά πλοία μετά πολλομένων θέσεων αξιωματικών άσυρματιστών, ό αξιωματικός άσυρματιστής δύναται είς έξαιρετικές περιπτώσεις π.χ. ότε δέν είναι πρακτικώς έφικτόν νά ακροάται δι' άκουστικών ή μεγαφώνου, νά διακόπη τήν ακρόασιν κατόπιν διαταγής τού πλοίαρχου προς τόν σκοπόν όπως άσχοληθή μέ συντήρησιν άπαιτούμενην ίνα προληφθή βλάβη είς:

- όργανα ραδιοεπικοινωνίας χρησιμοποιούμενα διά τήν άσφάλειαν
- ραδιοναυτιλιακά όργανα, ή
- έτερα ηλεκτρονικά νευτιλιακά όργανα περιλαμβανομένης καί τής έπισκευής των, έφ' όσον:

(1) ό αξιωματικός άσυρματιστής, κατά τήν κρίσιν τής ένδιαφερομένης 'Αρχής έχει τά άπαιτούμενα προσόντα ίνα άσχοληθή μέ τιαυτα καθήκοντα, καί

(2) τό πλοίο έν φέρη έγκατάστασιν αυτόματου δέκτου άνταποκρινόμενου προς τας άπαιτήσεις τών Κανονισμών Radioεπικοινωνίας

είς καλήν κατάσταση λειτουργίας κατά τόν πλοῦν. Αἱ συσκευαὶ ἐλέγχου θὰ περιλαμβάνουν ὄργανον ἢ ὄργανα μετρήσεως τάσεως Βόλτ ἐναλλασσόμενου καὶ συνεχοῦς ρεύματος καθὼς καὶ ἀντιστάσεως ΩΜ.

(ι) Ἐάν ὑπάρχῃ χωριστὸς ἐφεδρικός σταθμὸς ἀσυρμάτου, θὰ πληροῖ οὗτος τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων (δ), (ε), (στ), (ζ) καὶ (η) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 10

Ραδιοτηλεγραφικαὶ Ἐγκαταστάσεις.

(α) Ἐκτός ἐάν ἄλλως ρηθῇς προβλέπεται ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ:

(i) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ περιλαμβάνῃ μίαν κυρίαν ἐγκατάστασιν καὶ μίαν ἐφεδρικήν ἐγκατάστασιν, ἡλεκτρικῶς κεχωρισμένας καὶ ἡλεκτρικῶς ἀνεξαρτήτους ἀπ' ἀλλήλων.

(ii) Ἡ κυρία ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα κύριον πομπόν, κύριον δέκτην ἀκροάσεως ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ κυρίαν πηγὴν ἐνέργειας.

(iii) Ἡ ἐφεδρική ἐγκατάστασις θὰ περιλαμβάνῃ ἓνα ἐφεδρικόν πομπόν, ἐφεδρικόν δέκτην καὶ ἐφεδρικήν πηγὴν ἐνέργειας.

(iv) Θὰ προβλέπωνται καὶ θὰ ἐγκαθίστανται μία κυρία καὶ μία ἐφεδρική κεραία, προβλέπεται ὅμως ὅτι ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐξαίρεσθαι οἰονδήποτε πλοῖον τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας ἐάν πεισθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις τούτης κεραίας δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατὴ ἢ εὐλόγος, ἀλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ ὑπάρχῃ κατάλληλος ἀνταλλακτικὴ κεραία πλήρως ἐξηρωμένη δι' ἄμεσον ἐγκατάστασιν. Ἐπιπροσθέτως, θὰ προβλέπεται εἰς πᾶσας τὰς περιπτώσεις ἐπαρκὴς ποσότης σύρματος κεραίας καὶ μονωτήριον, ἵνα εἴναι δυνατὴ ἡ ἐγκατάστασις μὴς καταλλήλου κεραίας.

Ἐάν ἡ κυρία κεραία κρεμᾶται μεταξὺ ὑποστηρίγματα ὑποκειμένων ἐν κρυσταλλοῖς, θὰ προστατεύεται καταλλήλως ἐναντι θραύσεως.

(β) Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων (ἐξαίρεσις ἐκείνων ἐπὶ φορητῶν πλοίοις ὀλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω αἰτίνες ἐγκατεστάθησαν τὴν 19 Νοεμβρίου 1952 ἢ μεταγενεστέρως), ἐάν ὁ κύριος πομπὸς πληροῖ ὅλας τὰς διὰ τὸν ἐφεδρικόν πομπὸν ἀπαιτήσεις, ὁ τελευταῖος οὗτος δὲν εἶναι ὑποχρεωτικός.

(γ) (i) Ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὸς θὰ δύναται νὰ συνδεθῇσι ταχέως μετὰ νὰ συντονισθῇσι μετὰ τῆς κυρίας κεραίας καὶ μετὰ τῆς ἐφεδρικῆς κεραίας ἐάν ὑπάρχῃ τοιαύτη.

(ii) Ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός δέκτης θὰ δύναται νὰ συνδεθῇσι ταχέως μετὰ πάσης κεραίας μετὰ τῆς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ χρησιμοποιηθῇ.

(δ) Ὅλα τὰ μέρη τῆς ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως θὰ τοποθετοῦνται, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ὠηλότερον ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ὁ μέγιστος βαθμὸς ἀσφαλείας.

(ε) Ὁ κύριος καὶ ὁ βοηθητικός πομπὸς θὰ δύναται νὰ ἐκπέμπουν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιούντες μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην. Ἐπιπροσθέτως, ὁ κύριος πομπὸς θὰ δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ δύο τούλάχιστον

νῆται εἰς τὴν καλὴν λήψιν τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν σημάτων. Ὁ σταθμὸς θὰ εἶναι τοποθετημένος ὅσον τὸ δυνατόν ὠηλότερον ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὁ μέγιστος δυνατὸς βαθμὸς ἀσφαλείας.

(β) Ὁ θάλαμος λειτουργίας τοῦ ἀσυρμάτου θὰ εἶναι ἐπαρκῶς διαστάσεων καὶ θὰ ἔχῃ ἐπαρκὴ ἀερισμὸν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἀποδοτικὴ λειτουργία τῆς κυρίας καὶ τῆς ἐφεδρικῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ δὲν θὰ χρησιμοποιηθῇ δι' ἕτερον σκοπὸν ὅστις θὰ ἐμποδίζῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου.

(γ) Ὁ κοιτώνισκος ἐνὸς τούλάχιστον ἀξίωματικῶ ἀσυρματιστοῦ θὰ εἶναι, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πλησιέστερον εἰς τὸν θάλαμον τοῦ ἀσυρμάτου. Εἰς τὰ νῆα πλοία, ὁ κοιτώνισκος οὗτος δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου.

(δ) Θὰ προβλέπεται μεταξὺ τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς γαφύρας καὶ ἐτέρας θέσεως, ἐάν ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἐκ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον κυβερνᾶται, ἐν ἀποδοτικόν διπλευρὸν σύστημα ἐπικοινωνίας, κλήσεως καὶ ὁμιλίας τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ κύριου συστήματος συνεννοήσεως ἐν τῷ πλοίῳ.

(ε) Ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις θὰ εἶναι ἐγκατεστημένη εἰς τοιαύτην θέσιν ὅστε νὰ εἶναι προστατευμένη ἀπὸ πάσης ἀνωμαλίας προξενουμένης ἐκ τοῦ ὕδατος ἢ ὑπερβασῶν τῶν θερμοκρασιῶν. Θὰ εἶναι εὐκόλως προσιτὴ καὶ διὰ ἄμεσον χρήσιν εἰς περίπτωσιν κινδύνου καὶ διὰ τὰς ἐπισκευάς.

(στ) Θὰ ὑπάρχῃ ἐν ὠρολόγιον ἀσφαλὸς λειτουργίας ἔχον δίσκον διαμέτρου οὐχὶ μικρότερος τῶν 12,5 ἐκατοστομέτρων (ἢ πέντε δακτύλων) καὶ ὁμόκεντρον δεικτὴν δευτερολέπτων, ἡ ἐπιφάνεια τοῦ ὁποίου θὰ ἔχῃ σημανθῇ εἰς τρόπον ὅστε νὰ δεικνύῃ τὰς περιόδους σωπῆς τὰς καθοριζομένας διὰ τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας. Θὰ εἶναι στερεῶς τοποθετημένη ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου εἰς τοιαύτην θέσιν ὅστε ὁλόκληρος ὁ δίσκος νὰ εἶναι εὐκόλως καὶ μετ' ἀκριβείας ὁρατὸς παρὰ τοῦ ἀξίωματικῶ ἀσυρματιστοῦ ἀπὸ τῆς θέσεως χειρισμοῦ τῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου, καθὼς καὶ ἐκ τῆς θέσεως δοκιμῆς τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου.

(ζ) Θὰ ὑπάρχῃ ἐντὸς τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου φωτισμὸς κινδύνου ἀσφαλὸς λειτουργίας, ἀποτελούμενος ἐξ ἡλεκτρικῆς λυχνίας μονίμως τοποθετημένης κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὅστε νὰ παρέχῃ ἱκανοποιητικὸν φωτισμὸν εἰς τὰ χειριστήρια ἐλέγχου τῆς κυρίας καὶ ἐφεδρικῆς ἐγκαταστάσεως, καθὼς καὶ εἰς τὸ ὠρολόγιον τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Εἰς τὰς νέας ἐγκαταστάσεις, ἐάν ἡ λυχνία αὕτη τροφοδοτῇται ἐκ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνέργειας τῆς ἀπαιτούμενης ὑπὸ τοῦ ἔδαφου (ii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ἐλέγχεται ὑπὸ διπολικῶν διακοπῶν τοποθετημένων εἰς τὴν κυρίαν εἰσοδὸν τοῦ θαλάμου τοῦ ἀσυρμάτου καὶ εἰς τὴν θέσιν χειρισμοῦ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς συσκευῆς ἐκτὸς ἐάν τοῦτο δὲν δικαιολογῇται ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ θαλάμου ἀσυρμάτου. Οἱ διακόπται οὗτοι θὰ ἔχουν εὐκρινὴ πινακίδα δεικνύουσαν τὴν χρῆσιν αὐτῶν.

(η) Μία φορητὴ ἡλεκτρικὴ λυχνία ἐπιθεωρήσεως τροφοδοτούμενη ἐκ τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνέργειας τῆς ἀπαιτούμενης ὑπὸ τοῦ ἔδαφου (ii) τῆς παραγράφου (α) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ἐφωδισμένη δι' εὐκόλπτου καλωδίου ἐπαρκoῦς μήκους, εἴτε μία αὐτόνομος φορητὴ λυχνία θὰ προβλέπεται καὶ θὰ φυλάσσεται ἐντὸς τοῦ θαλάμου ἀσυρμάτου.

(θ) Ὁ σταθμὸς ἀσυρμάτου θὰ ἐφοδιάζεται διὰ τοιοῦτων ἀνταλλακτικῶν, ἐργαλείων καὶ συσκευῶν ἐλέγχου ὅστε ἡ ραδιοτηλεγραφικὴ ἐγκατάστασις νὰ δύναται νὰ τηρῇται

τιμή R.M.S. της έντασως του πεδίου εις τόν δέκτην είναι τολάχιστον 50 μικροβόλτ ανά μέτρον).

(η) (i) Ο κύριος και ο βοηθητικός δέκτης θά δύνανται νά λαμβάνουν επί της Ραδιοηλεκτρικής συχνότητος κινδύνου και εις τήν κατηγορίαν εκπομπής τήν καθοριζομένην υπό τών Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τήν συχνότητα ταύτην.

(ii) Επί πλέον, ο κύριος δέκτης θά δύνανται νά λαμβάνη επί τών συχνότητων και εις τας κατηγορίας εκπομπών τών χρησιμοποιουμένων διά τήν μεταβίβασιν τών σημάτων ώρας, τών μετεωρολογικών δελτίων και όλων τών άλλων ανακοινώσεων τών σχετικών με τήν ασφαλείαν ναυσιπλοίας τας όποιας ή Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίας.

(iii) Ο δέκτης ακρόασης της ραδιοηλεκτρικής συχνότητος κινδύνου δέον όπως ρυθμισθῇ εκ τών προτέρων εις τήν συχνότητα ταύτην. Θά εφοδιάζεται με φίλτρον ή με συσκευήν σιγαστήρος του μεγαφώνου, εφ' όσον ήα εφόδιασται ένωδες της γεφύρας και έν άπουσία ραδιοηλεκτρικῶν σημάτων κινδύνου. Η ός άνω συσκευή σιγαστήρος θά δύνανται νά τεθῇ εἰς τήν λειτουργίαν και έκτός λειτουργίας και θά δύνανται νά χρησιμοποιηθῇ ότε, κατά τήν κρίσιν του πλοιάρχου, ή τήρησις συνεχούς φυλακῆς ακρόασης θά δημιουργῇ παρεμβολάς επηρεαζούσας τήν ασφαλή ναυσιπλοΐαν του πλοίου.

(iv) (i) Ραδιοηλεκτρικός πομπός, εφ' όσον προβλέπεται, δέον νά εφοδιάζεται διά μιᾶς αὐτομάτου συσκευῆς διά τήν παραγωγήν του ραδιοηλεκτρικοῦ σηματος κινδύνου σχεδιασμένης κατά τοιούτον τρόπον ώστε νά προλαμβάνεται ενεργοποίησις εκ λάθους και συμμορφωμένης προς τῆς απαιτήσεως της παραγράφου (ε) του Κανονισμοῦ 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

Η συσκευή θά δύνανται νά τεθῇ εκτός λειτουργίας καθ' οἷονδήποτε χρόνον ἵνα καταστή δυνατή ή άμεσος μετάδοσις ενός μηνύματος κινδύνου.

(2) Θά προβλεπωται μέτρα διά τόν περιοδικόν έλεγχον της κανονικῆς λειτουργίας της συσκευῆς παραγωγῆς ραδιοηλεκτρικοῦ σηματος κινδύνου επί συχνότητων διαφόρων της τοιαύτης κινδύνου ραδιοηλεκτρικῶς χρησιμοποιουμένης καταλήλου τεχνητῆς κεραίας.

(8) Ο κύριος δέκτης θά εἶη επικριῆ εὐαισθησίαν διά νά παράγῃ σηματα εις ακουστικά ή μέσα μεγαφώνων άνω άκουσῇ ή τάσις εις τήν εἰσοδόν του δέκτου δέν είναι παρά 50 μικροβόλτ. Ο βοηθητικός δέκτης δέον νά εἶη επικριῆ εὐαισθησίαν ἵνα παράγῃ τοιαῦτα σηματα άνω ή τάσις εις τήν εἰσοδόν του δέκτου δέν είναι παρά 100 μικροβόλτ.

(i) Θά υπάρξῃ άνά πάσαν στιγμὴν, όταν τό πλοίο είναι έν κλῆθ διαθέσιμος ηλεκτρική ενέργεια επαρκῆς νά θέτῃ εις λειτουργίαν τήν κυρίαν εγκατάστασιν υπό τῆς κανονικῆς ἐμβέλειαν τήν άπαιτουμένην υπό της παραγράφου (ζ) του παρόντος Κανονισμοῦ, καθώς επίσης διά τόν σκοπόν φορτίσεως τών συστοιχιών συσσωρευτῶν τῶν άποτελεσμάτων μέτρων του σταθμοῦ άσυρμίου. Η τάσις τροφοδοτήσεως τῶν εγκαταστάσεως θά τηρηθῇ εις τήν περιπτώσιν τῶν νέων πλοίων. Ένώδες τῶν ± 10 τοῦς έκπὸν τῆς κανονικῆς τάσεως. Εἰς τήν περιπτώσιν τῶν υπάρχοντων πλοίων θά τηρηθῇ άνω τό άνωτὸν κλιμαίοντερον της κανονικῆς τάσεως και έν είναι πρακτικῶς δυνατὸν έντός τῶν ± 10 τοῦς έκπὸν ταύτης.

(iα) Η εφοδιστικῆς εγκατάστασις θά εφοδιάζεται διά πηγῆς ενεργείας ανεξαρτήτου άπό τήν προσωπίριον δύναμιν του πλοίου και άπό τήν ηλεκτρικὴν εγκατάστασιν του πλοίου.

συχνότητων εργασίας εκτός τῶν ἐπιστήμων ζωνών μεταξύ 405 KHZ και 535 KHZ και νά χρησιμοποιῇ κατηγορίας εκπομπῆς, αἵτινες καθορίζονται άπό τοῦς Κανονισμοῦς Ραδιοεπικοινωνίας, δι' αὐτάς τῆς συχνότητας. Ο έφεδρικός πομπός δύνανται νά είναι εις πομπῶν κινδύνου, άς τοῦτον καθορίζουν οι Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνίας και περιορίζουν τά όρια της χρήσεως αὐτοῦ.

(στ) Ο κύριος και ο βοηθητικός πομπός δέον όπως, εάν ή διαμορφωμένη εκπομπή καθορίζεται υπό τών Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, έχουν ποσοστὸν διαμορφώσεως οὐχί μικρότερον του 70 τοῦς έκπὸν και συχνότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων ανά δευτερόλεπον.

(ζ) Όταν ο κύριος και ο έφεδρικός πομπός συνδέωνται προς τήν κυρίαν κεραίαν θά έχουν ελαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν, άς αὕτη καθορίζεται κατωτέρω, ήτοι δέον όπως δύνανται νά μεταδίδουν έν καιρό ήμέρας εκκρινῶς αντίληπτά σηματα άπό πλοίου εις πλοϊον και υπό κανονικῆς συνθήκας και περιπτώσεις εις τῆς καθοριζομένης άποστάσεως* (Σήματα εκκρινῶς αντίληπτά δύνανται κανονικῶς νά λαμβάνωνται εάν ή

Κανονισμοί	Εἰς εἰς μέλια	Μέτρα* Αμπερ'	Συνολική ισχύς κεραίας (βάσις)	Εἰς εἰς μέλια	Κύριος πομπός	Έφεδρικός
Όλα τά ἐπιβατηγά πλοία και τά φορτηγά δολικῆς χωρητικότητος 1.600 κύβων και άνω.	150	100	100	100	100	100
Φορτηγά πλοία δολικῆς χωρητικότητος κατωτέρως τῶν 1.600 κύβων.	100	75	75	75	75	75

* Εἰς άπόστασις άπό τὸν πομπὸν τῆς έντάσεως του πεδίου, τά αἰσθητά δεδομένα δύνανται νά χρησιμοποιηθῶνται άς δέκτης διά τόν κατά προσέγγισιν καθορισμὸν της κανονικῆς ἐμβέλειας.

Ο άριθμός όστις παριστῇ τό γινόμενον του μέγιστου έγους της κεραίας άνωθεν της μέγιστης ἐμβόρης του ισόλου γινόμενος εἰς μέτρα έπὶ τοῦ πεδίου της κεραίας, εἰς άμπερ (Τιμή R.M.S.).

Αἱ τιμὲς αἱ δεδομένης εἰς τήν άνωτέρω εἰρηγήν του πίνακος άντιστοιχοῦν εἰς μιαν μέσην τιμήν της ἐνέργειας

πρόσμετρου έγους κεραίας
μέγιστον έγος κεραίας
μέγιστον έγος κεραίας

Η ἐνέργεια αἵτην κατέλλει ἀνέλογος τῶν τοπιῶν συνθηκῶν της κεραίας και δύνανται νά ποικίλλῃ μεταξύ 0,30 και 0,7 περίπου.

Αἱ τιμὲς αἱ δεδομένης εἰς τήν εἰρηγήν του πίνακος άντιστοιχοῦν προς μιαν μέσην τιμήν της ἐνέργειας

πρόσμετρου έγους κεραίας
μέγιστον έγος κεραίας
μέγιστον έγος κεραίας

Η ἐνέργεια αἵτην κατέλλει ἀνέλογος τῶν τοπιῶν συνθηκῶν της κεραίας και δύνανται νά ποικίλλῃ μεταξύ 0,30 και 0,7 περίπου.

- (ιβ) (ι) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας θα συνίσταται κατά προτίμησης εκ στοιχείων συσσωρευτών ατίνες θα δύνανται να φορτίζονται εκ του ηλεκτρικού συστήματος του πλοίου και θα είναι (κατα) υπό πινυς τις περιστάσεις, να τίθενται άμεσα εις λειτουργίαν και να τροφοδοτούν τον εφεδρικών πυλόν και δέκτην επί εξ τουλάχιστον συνεχούς ώρας υπό κανονικής συνθήκης λειτουργίας, προσέτι δε, να ανταποκρίνονται εις ιονόηται των προσθίων φορτίων των άναφερομένων εις τας παραγράφους (ιγ) και (ιδ) του παρόντος Κανονισμού.*
- (ιι) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας απαιτείται όπως είναι έπαρκώς (κατα) όπως εξασφαλίζει συγχρόνως την λειτουργίαν του εφεδρικού πυλόν και της εγκαταστάσεως VHF, δε υφίσταται τιαυτή, επί χρονικήν διάρκειαν τουλάχιστον εξ ώραν, εάν υφίσταται σισκευή διακύντη εξασφαλίζοντος έναλλακτικόν λειτουργίαν μόνον. 'Η χρησιμοποίησις της εφεδρικής πηγής ενέργειας διά τού VHF δέον όπως περιορίζεται διά τας περιπτώσεις κινύνου, επείγοντος, και επικοινωνίας σχετικής προς την ασφάλειαν. Έναλλακτικώς, ιδιαίτερα πηγή εφεδρικής ενέργειας δύναται να προβλέπεται διά την εγκατάστασιν VHF.
- (ιγ) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας θα χρησιμοποιείται όπως τροφοδοτή την εφεδρικήν εγκατάστασιν και τού μέσον χειρισμού εκπομπής του αυτόματου σήματος κινύνου του καθοριζόμενου εις την παράγραφον (ιη) του παρόντος Κανονισμού, εάν λειτουργή ηλεκτρικώς.
- 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας δύναται επίσης να χρησιμοποιείται όπως τροφοδοτή:
- (ι) Την συσκευήν αυτόματου σήματος κινύνου.
- (ιι) Τόν φωτισμόν κινύνου τόν καθοριζόμενον εις την παράγραφον (ζ) του Κανονισμού 9 του παρόντος Κεφαλαίου.
- (ιιι) Τό ραδιογανιόμετρον.
- (ιiv) Την εγκατάστασιν VHF.
- (iv) Την συσκευήν παραγωγής ραδιοηλεκτρικού σήματος κινύνου, εάν υφίσταται.
- (vi) Πάν μέσον καθοριζόμενον υπό του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνίας επιτρέπον την έναλλαγήν από της εκπομπής εις την λήψιν και αντίστροφως. 'Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παραγράφου (ιδ) του παρόντος Κανονισμού ή εφεδρική πηγή ενέργειας δεν θα χρησιμοποιείται άλλως παρά διά τούς σκοπούς τούς καθοριζόμενους εις την παρούσαν παράγραφον.
- (ιδ) Παρά τας διατάξεις της παραγράφου (iv) του παρόντος Κανονισμού ή 'Αρχή δύναται να επιτρέψη την χρησιμοποίησιν επί φορητών πλοίων της εφεδρικής πηγής ενέργειας διά μικρόν αριθμόν κυκλωμάτων κινύνου χαμηλής ισχύος εξ ολοκλήρου έντοπισμένων εις τού άνωτερον μέρος του πλοίου, ως ο φωτισμός κινύνου επί του
- * Προς τόν σκοπόν καθορισμού του ηλεκτρικού φορτίου τού όποιον δέον να παρέχη ή εφεδρική πηγή ενέργειας, συνιστάται ένδεικτικώς ο ακόλουθος τύπος:
- 1; της καταναλώσεως ρεύματος με χειριστήριον κάτω (σήμα)
- + 1; της καταναλώσεως ρεύματος του πυλόν με χειριστήριον άνω (διάλειμμα)
- + καταναλώσις ρεύματος του δέκτου και τών προσθέντων κυκλωμάτων των συνδεδεμένων μετά της εφεδρικής πηγής ενέργειας.
- καταστρώματος λέμβων, υπό τόν δρον όπως ταυτα δύνανται να άποσυντεθώσιν εφεδρώς εάν παρίσταται ανάγκη και ή πηγή ενέργειας είναι (κατα) όπως να βαστάξη τού πρόσθετον φορτίον ή φορτία.
- (ie) 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας και ο πινυς διανομής αυτής θα είναι τοποθετημένα δσον είναι πρακτικώς δυνατόν ύψηλότερον εν τώ πλοίω και εύκόλως προστά εις τόν έξωτερικόν άσυρματιστήν. 'Ο πινυς διανομής θα τοποθετήται εάν είναι δυνατόν, έντος σταθμού άσυρμάτου. 'Εάν όχι, θα είναι εφωδιασμένος με μέσον φωτισμού.
- (ιστ) 'Όταν τού πλοίου εφίσταται εν πλώ, αί συστοιχίαι συσσωρευτών, είτε άποτελούν μέρος της κυρίας εγκαταστάσεως, είτε της εφεδρικής εγκαταστάσεως θα φορτίζονται καθ' έκαστην ήμέραν εις την κανονικήν πλήρη φόρτισιν.
- (ιζ) Θα λαμβάνονται όλα τά μέτρα διά την κατά τού όυναντόν εξάλειψιν των ατίνων και την καταστολήν των παρεμβολών άσυρμάτου εκ των επί του πλοίου ηλεκτρικών και άλλων συσκευών. 'Εάν είναι άναγκαίον, θα λαμβάνονται μέτρα προς εξασφάλισιν ότι αί κεραΐαι αί συνδεδόμεναι εις τούς δέκτες ραδιοφωνίας δεν θα έμποδίζουν την (κατα) όπως ή άκριβή λειτουργίαν της ραδιοηλεκτρικής εγκαταστάσεως. Ειδική προσοχή θα δίδεται εις την άπαίτησιν ταύτην κατά την σχεδίασιν νέων πλοίων.
- (ιη) 'Επιπροσθέτως προς τού μέσον διά την διά της χειρός εκπομπήν του ραδιοηλεκτρικού σήματος κινύνου, θα ύπάρχη εν μέσον αυτόματου χειρισμού της συσκευής αυτόματου σήματος κινύνου, δυνάμενον να θέτη εις λειτουργίαν τόν κυρίον και τόν εφεδρικών πυλόν διά την εκπομπήν του ραδιοηλεκτρικού σήματος κινύνου. Τό μέσον τούτο θα δύναται να τίθεται ανά πάντα χρόνον εκτός λειτουργίας, ίνα επιτρέπη τόν άμεσον χειρισμόν του πυλόν διά της χειρός. 'Εάν τού μέσον τούτο λειτουργή ηλεκτρικώς, δέον να δύναται να λειτουργή εκ της εφεδρικής πηγής ενέργειας.
- (ιδ) 'Όταν τού πλοίου εφίσταται εν πλώ, ο εφεδρικός πυλός, εάν δεν χρησιμοποιείται δι' επικοινωνίαν, θα δοκιμάζεται καθημερινώς διά χρησιμοποίησεως μιας καταλήλου τεχνικής κεραΐας και άπαξ τουλάχιστον κατά ταξίδιον διά χρησιμοποίησεως της εφεδρικής κεραΐας, εάν ύπάρχη τιαυτή. 'Η εφεδρική πηγή ενέργειας θα δοκιμάζεται επίσης καθημερινώς.
- (ie) 'Όλαι αί συσκευαί, αί άποτελοδσαι μέρος της ραδιοηλεκτρικής εγκαταστάσεως, θα είναι εύκόλως λειτουργίας και θα είναι κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι εύκόλως προστά διά σκοπούς συντηρήσεως.
- (κα) Παρά τας διατάξεις του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου, ή 'Αρχή δύναται, εις την περίπτωσιν φορητών πλοίων ολικής χωρητικότητος κατωτέρως των 1.600 κόρων, να άναλλάξη της εφαρμογής πασών των απαιτήσεων του Κανονισμού 9 του Κεφαλαίου τούτου και του παρόντος Κανονισμού, υπό τόν δρον όπως εν οδευμύ περιπτώσει ή ποιότης του σταθμού άσυρμάτου είναι κατωτέρα της ισοδυνάμου προς την καθοριζόμενήν υπό του Κανονισμού 15 και του Κανονισμού 16 του παρόντος Κεφαλαίου διά σταθμούς ραδιοηλεκτρικής, καθ' όσον είναι εφωδιασμένοι. Ειδικώς, εις την περίπτωσιν φορητών πλοίων ολικής χωρητικότητος 300 κόρων και άνω άλλα κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητος, ή 'Αρχή δύναται να μη άπαίτηση:
- (i) Τόν εφεδρικών δέκτην.
- (ii) Την εφεδρικήν πηγήν ενέργειας εις τας ύπαρχούσας εγκαταστάσεις.
- (iii) Την προστασίαν της κυρίας κεραΐας έναντι θραύσεως εκ κραδασμών.

ρυθμισμένην εις την ραδιοηλεκτρονικήν συγχρότητα κινδύνου και εν μέσον χειρισμού διά του οποίου να παράγεται ραδιοηλεκτρονικών σήμα κινδύνου της ελαχίστης τάσεως της οριζόμενης εις τό έδάφιον (ι). Θά υπάρχη έπίσης μέσον διά την προσάρτησιν ακουστικών πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκούσεως τῶν λαμβανομένων σημάτων ὑπὸ τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ αὐτομάτου σήματος κινδύνου.

(viii) Ἡ συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου θά εἶναι ἱκανή νά ἀντέχη εἰς τοὺς κραδασμούς, τὴν ὑγρασίαν καὶ τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας, τὰς ἀντιστοιχίας εἰς τὰς διαμενεῖς συνθήκας τὰς ὑπαρχούσας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐν θαλάσῃ καὶ δέον νά ἐξακολουθῇ νά λειτουργῇ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας.

(β) Πρὸ τῆς ἐγκρίσεως νέου τύπου συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ ἐνδιφερόμενη Ἀρχὴ δέον νά πεισθῇ, διὰ πρακτικῶν δοκιμῶν ἐκτελούμενων ὑπὸ συνθήκας λειτουργίας ἱσοδυνάμους πρὸς τὰς ἐν τῇ πράξει, ὅτι ἡ συσκευή πληροῖ τοὺς ὁρους τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(γ) Εἰς πλοία ἐφοδιασμένα διὰ συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ ἀποδοτικότητα αὐτῆς θά δοκιμάζεται ὑπὸ ἀξιοματικῶν ἀσυρματιστοῦ τούλχιςτον ἀπὸς κατὰ 24ωρον ἐν πλῆ. Ἐάν αὕτη δὲν εἶναι εἰς κατὰστασιν λειτουργίας, ὁ ἀξιοματικὸς ἀσυρματιστὴς θά ἀναφέρῃ τοῦτο εἰς τὸν πλοίαρχον ἢ εἰς τὸν ἐν τῇ γέφυρᾳ ἀξιοματικὸν φυλακῆς.

(δ) Εἰς ἀξιοματικὸς ἀσυρματιστὴς θά ἐλέγχῃ περιοδικῶς τὴν καλὴν λειτουργίαν τῆς συσκευῆς αὐτομάτου δέκτου σήματος κινδύνου συνδεδεμένης μετὰ τῆς κυνονικῆς κεραίας, δι' ἀκούσεως σημάτων καὶ συγκρίσεως τούτων πρὸς ὅμοια σήματα ληφθέντα διὰ τῆς κυρίας ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συγχρότητος κινδύνου.

(ε) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ὅταν εἶναι συνδεδεμένη εἰς κεραίαν, δὲν θά ἐκπρεσῇ τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ μέτρου.

Κανονισμός 12

Ραδιοηλεκτρονικά

(α) (i) Ἡ συσκευή ραδιοηλεκτρονικοῦ μέτρου ἡ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου V θά πρέπει νά εἶναι καλῆς ἀποδόσεως καὶ ἱκανή νά δέχεται σήματα με ἐλάχιστον θόρυβον τοῦ δέκτου καὶ νά λαμβάνῃ διοπτύσεις ἐκ τῶν ὁποίων νά δύνανται νά καθορίζωνται ἡ ἀληθινὰ διοπτύσεις καὶ ἡ διεύθυνσις.

(ii) Θά εἶναι ἱκανή νά δέχεται σήματα ἐπὶ τῶν ραδιοηλεκτρονικῶν συγχρότητων τῶν προσδιοριζόμενων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς περιπτώσεις κινδύνου καὶ ραδιοηλεκτρονικῆς καθὼς καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ραδιοφάρων.

(iii) Ἐν ἀποσίᾳ παρεμβολῶν, ἡ συσκευή ραδιοηλεκτρονικοῦ μέτρου θά ἔχη ἀρκετὴν εἰσισθησίαν ἵνα ἐπιτρέπῃ τὴν λήψιν ἀκριβῶν διοπτύσεων ἐπὶ σήματος ἔχοντος τάσιν τόσον χαμηλὴν ὥσον 50 μικροβολτ ἀνὰ μέτρον.

(iv) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευή ραδιοηλεκτρονικοῦ μέτρου θά εἶναι οἷτω τοποθετημένη ὥστε, ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγότεραι παρεμβολαὶ ἐκ μηχανικῶν ἢ ἑτέρων θορύβων νά προξενούνται εἰς τὸν ἀκριβῆ καθορισμὸν τῶν διοπτύσεων.

(v) Ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ σύστημα τῆς κεραίας τοῦ

(iv) Τά μέσα ἐπικοινωνίας μετὰ τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς γέφυρας νά εἶναι ἀνεξάρτητα τοῦ κυρίου συστήματος ἐπικοινωνίας.

(v) Τὴν ἐμβέλειαν τοῦ δέκτου νά εἶναι μεγαλύτερα τῶν 75 μιλίων

Κανονισμός 11

Ραδιοηλεκτρονικὸν Αὐτόματον Σῆμα Κινδύνου.

(α) Πᾶσα συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου ἐγκαθισταμένη μετὰ τὴν 26ην Μαΐου 1965 θά πληροῖ κατ' ἐλάχιστον τὰς ἀκολουθοῦσας διατάξεις:

(i) Ἐν ἀποσίᾳ παρεμβολῆς παντὸς εἶδους, θά εἶναι ἱκανὴ νά τίθεται εἰς λειτουργίαν ἄνευ ρυθμίσεως διὰ χειρὸς, ὑπὸ παντὸς ραδιοηλεκτρονικοῦ σήματος κινδύνου μεταδιδόμενου ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συγχρότητος κινδύνου ὑπὸ παρακτῆου σταθμοῦ, ὑπὸ πομποῦ κινδύνου πλοίου ἡ σωτικῶν κλωτῶν μέσου, λειτουργοῦντος συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως ἡ τάσις τοῦ σήματος εἰς τὴν εἰσοδὸν τοῦ δέκτου εἶναι ἀντὶ τῶν 100 μικροβολτ καὶ κατωτέρα τοῦ 1 βολτ.

(ii) Ἐν ἀποσίᾳ παρεμβολῆς παντὸς εἶδους, θά τίθεται εἰς λειτουργίαν ἀπὸ τρεῖς ἢ τέσσαρες διαδοχικὰς καύλας ὅταν αἱ παύλαι κοικίλλουν εἰς μήκος ἀπὸ 3,5 μέχρι ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερον τῶν 6 δευτερολέπτων καὶ τὰ διαλείμματα κοικίλλουν εἰς μήκος μετὰ 1,5 δευτερολέπτων καὶ τῆς κατωτάτης πρακτικῶς δυνατῆς τιμῆς, κατα προτίμησιν οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 10 χιλιοστῶν τοῦ δευτερολέπτου.

(iii) Δὲν θά τίθεται εἰς λειτουργίαν ὑπὸ ἀτυμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ ὑπὸ ἐτέρου σήματος πλὴν τοῦ ραδιοηλεκτρονικοῦ σήματος κινδύνου, ἔφ' ὅσον τὰ λαμβανόμενα σήματα δὲν ἀποτελοῦν πραγματικῶς σήμα ἐμπύκτων μετὰ τῶν ὁρίων ἀνοχῆς τῶν οριζομένων εἰς τὸ ἔδαφιον (ii).

(iv) Ἡ ἐπικριτικότητα τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου θά εἶναι τοιαύτη ὥστε νά παρουσιάσῃ μίαν πρακτικῶς ὁμοίωσιν εἰσισθησίαν ἐπὶ τῆς ζώνης ἐκτείνουσας οὐχὶ ὀλιγότερον τῶν 4 KHZ καὶ οὐχὶ περισσότερον τῶν 8 KHZ ἐκατέρωθεν τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συγχρότητος κινδύνου καὶ νά παρουσιάσῃ ἐξωτερικῶς τῆς ζώνης ταύτης εἰσισθησίαν ἥτις μειοῦται ὅσον τὸ δυνατόν ταχέως συμφώνως πρὸς τοὺς ἀρίστους κανόνας τῆς τεχνικῆς.

(v) Ἐάν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου θά ρυθμίζεται ἀφ' ἐαυτῆς αὐτομάτως ἐν παρουσίᾳ ἀτυμοσφαιρικῶν παρασίτων ἢ παρεμβολομένων σημάτων, ὅπως ὥστε εἰς διάστημα λογικῶς βραχὺ νά πλησιάσῃ τὴς συνθήκας εἰς τὰς ὁποίας τὸ ραδιοηλεκτρονικὸν σήμα κινδύνου δύναται τὸ εὐκολότερον νά γίνῃ διακριτόν.

(vi) Ὅταν τίθεται εἰς λειτουργίαν ὑπὸ ραδιοηλεκτρονικοῦ σήματος κινδύνου ἡ εἰς περιπτώσιν βλάβης τῆς συσκευῆς, ἡ συσκευή αὐτομάτου σήματος κινδύνου θά παρᾷ συνέχως εἰδοποιητικὸν σήμα ἀκούσμενον εἰς τὸν θάλαμον ἀσυρμάτου, εἰς τὸν κοιτώνισκον τοῦ ἀξιοματικοῦ ἀσυρματιστοῦ καὶ εἰς τὴν γέφυραν. Ἐάν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θά δίδεται ἐπίσης εἰδοποιητικὸν σήμα εἰς περίκτιον βλάβης οἰοῦντοτε μέρους ὁλοκληροῦ τοῦ συστήματος λήψεως σήματος κινδύνου. Εἰς μόνον διακόπτης θά ὑπάρχῃ διὰ τὴν διακοπὴν τοῦ εἰδοποιητικοῦ σήματος καὶ οὗτος θά εὐρίσκειται ἐντός τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου.

(vii) Πρὸς τὸν σκοπὸν τακτικῶν δοκιμῶν τῆς συσκευῆς αὐτομάτου σήματος κινδύνου, ἡ συσκευή θά περιλαμβάνῃ μίαν γεννήτριαν ἐκ τῶν προτέρων

ραδιοφωνομέτρου θα είναι εγκαταστημένον κατά τοιοῦτον τρόπον ὥστε ὁ ἀκριβὴς καθορισμὸς τῶν διοπτύσεων νὰ ἐπιδοξίται ὅσον τὸ δυνατόν ὀλιγώτερον ἐκ τῆς ἀμέσου γειννιάσεως πρὸς ἄλλας κεραίας, φορητῆρας, συμμέτρητα ἔγγραφα ἢ ἑτερα ὀγκωδὴ μεταλλικὰ ἀντικείμενα.

(vi) Θὰ προβλέπεται ἀποδοτικὸν ἀπαικτικὸν μέσον ἐπικοινωνίας κλήσεως καὶ ὁμιλίας μεταξὺ τοῦ ραδιοφωνομέτρου καὶ τῆς γεφυρᾶς

(vii) Ὅλα τὰ ραδιοφωνομέτρα θὰ διαμετρῶνται κατὰ τὴν πρῶτην ἐγκατάστασιν κατὰ τρόπον ἱκανοποιούντα τὴν Ἀρχὴν. Ἡ διαμετρῆσις θὰ ἐξακριβοῦται διὰ λήψεως διοπτύσεων ἐλλέγγου ἢ δι' ἐπαλλέσεως νέας διαμετρήσεως ὁσέως λαμβάνουν χώραν μεταβολαὶ τῆς θέσεως οὐδεὶς ποτε κεραίας ἢ οὐδεὶς ποτε κατασκευασμῶς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, εἴτινες θὰ ἥδυναντο νὰ ἐκηρεάσουν αἰσθητῶς τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ραδιοφωνομέτρου. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς διαμετρήσεως θὰ ἐλέγχωνται κατ' ἑτος ἢ κατὰ χρονικὰ διαστήματα ὅσον τὸ δυνατόν ἐγγώτερον τοῦ ἐνὸς ἔτους. Θὰ γίνεσθαι καταμέτρησις τῶν διαμετρήσεων καὶ ὅλων τῶν γενομένων ἐλλέγγων ἐπὶ τῆς ἀκριβείας αὐτῶν.

(β) (i) Ἡ ραδιοεντοπιστικὴ συσκευή ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου δὲν ὀφείκει εἶναι νὰ λαμβάνη γεωμετρικὰς διοπτύσεις εἰς τὴν συχνότητα ταύτην ἀνευ παρενοήσεων ὡς πρὸς τὴν ἑννοίαν ἐντὸς τοῦ 30 μοίρων ἐκτεινομένου ἐκτείνωθεν τῆς πρῆρας.

(ii) Κατὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ δοκιμὴν τῆς συσκευῆς ἥτις ἀναφέρεται εἰς τὴν παρούσαν παράγραφον δὲν ὀφείκει λαμβάνεσθαι ὅτι ὅταν ἡ σχετικὴ σύστασις τῆς Διεθνὸς Συμβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀσυρμάτου (C.C.I.R.)

(iii) Θὰ λαμβάνονται ὅλα τὰ λογικὰς δυνατόν μέτρα ἵνα ἐξασφαλισθῇ ἡ ραδιοεντοπιστικὴ ἱκανότης ἥτις ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῆς παρούσης παραγράφου. Εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας συνεπὲς τεχνικῶν δυσχερειῶν ἡ ἱκανότης ραδιοεντοπισμοῦ δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτυχθῇ, αἱ Ἀρχαὶ δύναται νὰ δίδουν ἐξαιρέσεις εἰς συγκεκριμένα πλοῖα ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παρούσης παραγράφου.

Κανονισμὸς 13

Ραδιοηλεκτρονικαὶ Συσκευαὶ ἐπὶ τῶν μετὰ Κινητῶν Σωσιβίων Λέμβων

(α) Ἡ ραδιοηλεκτρονικὴ ἐγκατάστασις ἢ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου III θὰ περιλαμβάνει ἕνα κομπόν, ἕνα δέκτην καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας. Θὰ εἶναι κατασκευασμένη κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιεῖται εἰς περίπτωσιν κινδύνου ὑπὸ μὴ πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ὁ κομπὸς θὰ δύναται νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιῶν μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην. Ὁ κομπὸς θὰ εἶναι ἐπίσης ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς συχνότητος καὶ νὰ χρησιμοποιεῖ μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς ἐκ τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας πρὸς χρῆσιν τῶν κλωτῶν σωστικῶν μέσων εἰς τὰς ὥρας μεταξὺ 4.000 kHz καὶ 27500 kHz.

(γ) Ἐάν καθορίζεται διαμορφωμένη ἐκπομπὴ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὁ κομπὸς θὰ ἔχη ποσοστὸν τοῦλάχιστον 70 τοιῶν ἐκπῶν καὶ συχνότητα διαμορφώσεως μεταξὺ 450 καὶ 1.350 κύκλων.

(δ) Ἐπὶ πλὸν τοῦ χειριστηρίου διὰ ἐκπομπᾶς διὰ τῆς χειρὸς, ὁ κομπὸς θὰ ἐφοδεύεσθαι δι' αὐτομάτου μέσου χειρισμοῦ διὰ τὴν ἐκπομπὴν ραδιοηλεκτρονικῶν σημάτων εἰσοδικητικῶν καὶ κινδύνου.

(ε) Ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου, ὁ κομπὸς θὰ ἔχη ἐλαχίστην ἐμβέλειαν (ὡς αὕτη καθορίζεται εἰς τὴν παράγραφον (ζ) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου) 25 μιλίων ὅταν χρησιμοποιεῖ τὴν σταθερὰν κεραίαν*.

(στ) Ὁ δέκτης θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὴν συχνότητα ταύτην.

(ζ) Ἡ πηγὴ ἐνεργείας θὰ ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς συστοιχίας συσσωρευτῶν ἐπαρκεῶς χωρητικότητος, ὥστε νὰ τροφοδοτῇ τὸν κομπόν ἐπὶ τέσσαρας συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικῆς συνθήκης λειτουργίας. Ἐάν ἡ συστοιχία εἶναι τύπου ἀκαυτοδύνατος φώρτιν, θὰ ὑπάρχουν μέσα διὰ τὴν φόρτισιν ταύτης ἐκ τῆς ηλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου. Ἐπὶ πλὸν, θὰ ὑπάρχῃ μέσον φορτίσεως ταύτης μετὰ τὴν καθάρεισιν τῆς σωσιβίου λέμβου εἰς τὴν θάλασσαν.

(η) Ἐάν ἡ ἐνέργεια διὰ τὴν ραδιοηλεκτρονικὴν ἐγκατάστασιν καὶ τὸν προβολέα τὸν ἀπαιτούμενον ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου III χορηγῆται ὑπὸ τῆς αὐτῆς συστοιχίας, θὰ ἔχη αὕτη ἐπαρκὴ χωρητικότητα ὥστε νὰ ἐπαρκῇ διὰ τὸ ἐκικρόσθετον φορτίον τοῦ προβολέως.

(θ) Θὰ ὑπάρχῃ κεραία σταθεροῦ τύπου καθὼς καὶ τὰ μέσα στηρίξεως ταύτης εἰς τὸ μέγιστον πρακτικῶς δυνατόν ὕψος. Ἐπὶ πλὸν, θὰ ὑπάρχῃ μία κεραία ὑποστατοζομένη ὑπὸ χαρταετοῦ ἢ ἀεροστάτου, ἐάν τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

(ι) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ καὶ καθ' ἑβδομάδα εἰς ἀξιοματικὸς ἀσυρματιστῆς θὰ δοκιμαῖ τὸν κομπόν χρησιμοποιῶν κατάλληλον τεχνητὴν κεραίαν καὶ θὰ φορτίξῃ τὴν συστοιχίαν εἰς πλήρη φόρτισιν ἐάν αὕτη εἶναι τύπου ἀκαυτοδύνατος ἐπαναφόρτισιν.

Κανονισμὸς 14

Φορηταὶ Ραδιοηλεκτρονικαὶ Συσκευαὶ διὰ τὰ Πλωτὰ Σωστικά Μεία

(α) Ἡ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Κεφαλαίου III συσκευή θὰ περιλαμβάνῃ ἕνα κομπόν, ἕνα δέκτην, μίαν κεραίαν καὶ μίαν πηγὴν ἐνεργείας. Θὰ εἶναι κατασκευασμένη κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμοποιεῖται εἰς περίπτωσιν κινδύνου ὑπὸ μὴ πεπειραμένου προσώπου.

(β) Ἡ συσκευή θὰ εἶναι εὐχερὲς φορητὴ, ὑδατοστεγῆς, ἱκανὴ νὰ ἐπιπλῇ ἐν θαλάσῃ ὕδατι καὶ δυναμένη νὰ ρίπεται εἰς τὴν θάλασσαν χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίαν. Αἱ νέαι συσκευαὶ θὰ εἶναι, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐλαφραὶ καὶ συμπαγεῖς καὶ θὰ δύναται κατὰ πρότερον νὰ χρησιμοποιεῖται τὸσον εἰς τὰς σωσιβίους λέμβους, ὅσον καὶ εἰς τὰς σωσιβίους σχεδίας.

(γ) Ὁ κομπὸς θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ ἐπὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου χρησιμοποιῶν μίαν κατηγορίαν ἐκπομπῆς καθοριζομένην ὑπὸ τῶν

* Ἐν ἐλλείψει μετρήσεως τῆς ἐντάσεως τοῦ πλοῦ, δύναται νὰ γίνῃ δέκτων ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὕτη, θὰ ἐπηρεασθῇ ἐάν τὸ γινόμενον τοῦ ὕψους τῆς κεραίας ὑπερέβηκε τῆς θαλάσσης ἐπὶ τὴν ἑντασίαν ρεύματος τῆς κεραίας (Τιμὴ R.M.R.) εἶναι 10 μέτρα-ἄμπερ.

Κανονισμός 15

Ραδιοηλεκτρονικοί Σταθμοί

- (α) Ο ραδιοηλεκτρονικός σταθμός θα εφίσταται εις το ανώτερον μέρος του ελάου και θα είναι τοποθετημένος ούτως ώστε να προφυλάσσεται όσον το δυνατόν καλύτερον εκ των θυρίδων οίτινες θα ήδύναντο να εμποδίζουν την άκριβη λήψιν μηνυμάτων και σημμάτων.
- (β) Θά υπάρχη κατάλληλος έπικοινωνία μεταξύ του ραδιοηλεκτρονικού σταθμού και της γεφυρας.
- (γ) Έν άφολόγητον άσφαλούς λειτουργίας θά είναι καλώς στερωμένον εις τουαύτην θέσιν ώστε δολάκληρος ο δίσκος να είναι εύκόλως θεατός εκ της θέσεως χειρισμού του ραδιοηλεκτρονικού.
- (δ) Θά προβλέπεται φωτισμός κινδύνου άσφαλούς λειτουργίας, ανεξάρτητος του συστήματος το όποιον τροφοδοτεί τόν κανονικόν φωτισμόν της εγκαταστάσεως ραδιοηλεκτρονικού και μόνιμος εγκατεστημένος, ούτως ώστε να είναι ικανός να παρέχη έκαρπη φωτισμόν εις τά χειριστήρια λειτουργίας της ραδιοηλεκτρονικής εγκαταστάσεως, εις το άφολόγητον το άπαιτούμενον υπό της παραγράφου (γ) του παρόντος Κανονισμού και εις τόν πίνακα οδηγίων τόν άπαιτούμενον υπό της παραγράφου (στ).
- (ε) Έάν ή πηγή ενεργείας άποτελείται εκ μιάς ή περισσοτέρων συστοιχιών συσσωρευτών, ο ραδιοηλεκτρονικός σταθμός θά έφοδιάζεται διά μέσων διά τών όποιων θά εκτιμάται ή κατάστασις φορτίσεως.
- (στ) Εις πινάξ οδηγίων δίδων σαφή περιλήψιν της άκολουθητέας διά του ραδιοηλεκτρονικού διαδικασίας έν κινδύνω θά είναι άνηρημένως εις καταφανή εκ της θέσεως χειρισμού του ραδιοηλεκτρονικού θέσιν.

Κανονισμός 16

Ραδιοηλεκτρονική εγκαταστάσις

- (α) Η ραδιοηλεκτρονική εγκατάστασις θά περιλαμβάνη όργανα έκπομπής και λήψεως καθώς και καταλήλους πηγής ενεργείας (μνημονεύόμενα εις τας άκολουούσας παραγράφους ως «δ κομπός», «δ δέκτης», «δ δέκτης ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας κινδύνου», και «ή πηγή ενεργείας- άντιστάσις»).
- (β) Ο κομπός θά είναι ικανός να μεταδίδη έπι της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας κινδύνου και έπί μιάς τουλάχιστον έτέρως συχνότητας εις τας ζώνας μεταξύ 1.605 KHz και 2.850 KHz χρησιμοποιών την κατηγορίαν έκπομπής την καθοριζομένην υπό των κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τας συχνότητας ταύτας.
- Υπό κανονικός συνθήκας λειτουργίας μια έκπομπή διπλής πλευρικής ζώνης (D.S.B.) ή έκπομπή μονής πλευρικής ζώνης (S.S.B.) με κλήρας φέρον κύμα (π.χ. Α3Η), θά έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον 70% εις την μέγιστην έντασιν. Διαμόρφωσις της μονοπλευρούς έκπομπής (SSB) με μειωμένον ή έλαττωθέν φέρον κύμα (Α3Α, Α3J) θά είναι τουαύτη ώστε το άποτέλεσμα (ή τά παράγωγα) της ένδο- διαμορφώσεως δέν θά έπηρεάζη τας τμηές αλ όποιαι δίδονται εις τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών.

- (γ) (1) Εις την περίπτωσην φορητών πλοίων άλιεής χωρητικότητας 500 τόνων και ένω άλλα μικρότερας τών 1.600 τόνων, ο κομπός θά έχη έλαχίστην

Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχνότητα ταύτην, καθώς και να έκπέμπη έπί της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας και να χρησιμοποιή μίαν κατηγορίαν έκπομπής καθοριζομένην υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά τά πλωτά σωστικά μέσα εις τας ζώνας μεταξύ 4.000 KHz και 27.500 KHz. Η Αρχή δύναται έν τούτοις να επιτρέψη όπως ο κομπός είναι ικανός να έκπέμπη έπί της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας κινδύνου και να χρησιμοποιή την κατηγορίαν έκπομπής την καθοριζομένην υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχνότητα ταύτην, έναλλακτικώς ή έπιπροσθε- τως της έκπομπής έπί της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας της καθοριζομένης υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά πλωτά σωστικά μέσα εις τας ζώνας μεταξύ 4.000 KHz και 27.500 KHz.

(δ) Έάν καθορίζεται διαμορφωμένη έκπομπή υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ο κομπός θά έχη ποσοστόν διαμορφώσεως τουλάχιστον 70 τοίς εκατόν και εις την περίπτωσην ραδιοηλεκτρονικής έκπομπής θά έχη συχνότητα διαμορφώσεως μεταξύ 450 και 1.350 κύκλων.

(ε) Έπί πλέον του χειριστηρίου διά έκπομπάς διά της χειρός, ο κομπός θά έφοδιά- ζεται δι' αυτόμάτου μέσου χειρισμού διά την έκπομπήν σημάτων έλδοποιητικού και κινδύνου. Έάν ο κομπός δύναται να έκπέμπη έπί της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας κινδύνου θά έφοδιάζεται δι' αυτόμάτου μέσου, πληρούντος τας άπαιτήσεις της παρα- γράφου (ε) του Κανονισμού 16 του παρόντος Κεφαλαίου, διά την έκπομπήν του ραδιο- ηλεκτρονικού σήματος κινδύνου.

(στ) Ο δέκτης θά είναι ικανός να λαμβάνη έπι της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας κινδύνου και εις τας κατηγορίας έκπομπής τας καθοριζόμενες υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχνότητα ταύτην. Έάν ο κομπός είναι ικανός να έκπέμπη έπί της ραδιοηλεκτρονικής συχνότητας κινδύνου, ο δέκτης θά είναι όμοιος ικανός να λαμβάνη έπί της συχνότητας ταύτης και εις την κατηγορίαν έκπομπής την καθορίζο- μένην υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά την συχνότητα ταύτην.

(ζ) Η κεραία θά είναι, είτε άυτοστηρίζομένη, είτε θά δύναται να ύκαστηρίζεται υπό του ίστού μιάς σωστικού λέμβου εις το μέγιστον δυνατόν ύψος. Έπί πλέον, είναι εύκαταόν όπως προβλέπεται μία κεραία ύποβασταζομένη υπό χαρταετού ή άεροστάτου, έν τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν

(η) Ο κομπός θά παρέχη έκαρπη ίσυν* ύψηλης συχνότητας εις την κεραίαν την άπαιτουμένην υπό της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού και θά τροφοδοτή- ται κατά προτίμησιν υπό γεννητήριος κινωμένης διά της χειρός. Έάν τροφοδοτείται υπό συστοιχίας συσσωρευτών, ή συστοιχία θά πληροί τούς όρους τούς καθορίζομέ- νους υπό της Αρχής. Ένα έξασφαλίζεται ότι είναι άνθεκτικού τυπου και έκαρκούς χω- ρητικότητας.

(θ) Κατά την διάρκεια του ελάου και καθ' έβδομάδα εις αξιωματικούς, άξιωματιστής ή χειριστής ραδιοηλεκτρονικής, ως θά είναι πρόσφορον, θά δοκιμαζή τόν κομπόν χρη- σιμοποιών κατάλληλον τεχνητήν κεραίαν και θά φορητή την συστοιχίαν εις πλήρη φόρτισιν έν έν τούτο άπαιτούντος έκαναφόρτισιν.

(1) Διά τόν σκοπόν του παρόντος Κανονισμού, ο όρος «να συσκευη- σημαίνει την συσκευήν την χρησιμοποιήν εις έν πλοίο μετά την ήμερομηνίαν έναρξεως της ισχύος της παρούσης Συμβάσεως».

* Δύναται να θεωρηθή ότι ο σταθός του παρόντος Κανονισμού θά ίκανοποιούν έν έν τας απαιτήσεις όποιων όσον.

Η ισχύς ελάου εις την έκδοσιν της τελείας έξασφαλίσεως, να είναι τουλάχιστον 10 βερτ. ή ίσυν* έλάου εις ύψηλης συχνότητας να είναι τουλάχιστον 2 βερτ (έκπομπή Α2) εις συχνότητες 990 KHz ή τας, εκ- πού, έτοις ή, χρησιμοποιήν έν τας 15 π ή εν ατμό με χωρητικότητα 100 x 10⁻⁶ φαραδ. Το ποσοστόν δια- μορφώσεως θά είναι τουλάχιστον 70 τοίς εκατόν

μεγάφωνον εν σιγή ἤφ' ὅσον δὲν θά ὑφίσταται ραδιοτηλεφωνικὸν σήμα κινδύνου. Ἡ συσκευή θά εἶναι ἱκανὴ ὅπως εὐχερῶς τίθεται εἰς λειτουργίαν καὶ ἐκτός λειτουργίας καὶ θά δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὅτε, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιοῦργου, αὐτοὶ συνθήκαι εἶναι τοιαύται ὥστε ἡ διατήρησις τῆς φυλακῆς ἀερόστατος θά παρεμποδίσῃ τὴν ἀσφαλὴ ναυσικλοῖαν τοῦ πλοίου.

(η) Ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ταχεία ἐναλλαγή ἀπὸ ἐκπομπῆς εἰς λήπιν, ὅταν ἡ ἐναλλαγή ἐκτελεσθῇ διὰ τῆς χειρὸς, τὸ χειριστήριον τοῦ μέσου ἐναλλαγῆς θά εἶναι τοποθετημένον, ἢ ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἐπὶ τοῦ μικροφώνου ἢ ἐπὶ τῆς συσκευῆς.

(θ) Ὅταν τὸ πλοῖον εἰσέρχεται ἐν πλῆ, θά ὑπάρχῃ κυρία πηγὴ ἐνεργείας διαβόητος ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἱκανὴ νὰ θέσῃ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς λειτουργίαν εἰς τὴν κανονικὴν ἐμβέλειαν τὴν καθοριζομένην ὑπὸ τῆς παραγράφου (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἐάν προβλέπωνται συστοιχία συσσωρευτῶν, θά ἔχουν εἰς πᾶσας τὰς περιστάσεις ἱκανὴν χωρητικότητα ἵνα θέτουν εἰς λειτουργίαν τὸν πομπὸν καὶ τὸν δέκτην ἐπὶ ἑξ τοῦλάχιστον συνεχεῖς ὥρας ὑπὸ κανονικῆς συνθήκας λειτουργίας. * Εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις φορητῶν πλοίων ὀλιγῆς χωρητικότητος 500 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρως τῶν 1.600 κόρων γενομένων τὴν 19 Νοεμβρίου 1952 καὶ βραδύτερον θά προβλεπται ἐφεδρική πηγὴ ἐνεργείας εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ἐκτός ἐάν ἡ κυρία πηγὴ ἐνεργείας εἶναι τοποθετημένη ἐκεῖ.

(ι) Ἡ βοηθητικὴ πηγὴ ἐνεργείας, ἐάν ὑπάρχῃ, δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον ὅπως τροφοδοτῇ:

- (i) τὴν ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν.
- (ii) τὸν φωτισμὸν κινδύνου τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, καὶ
- (iii) τὸ ἀπαιτούμενον μέρος ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ραδιοτηλεφωνικοῦ σήματος κινδύνου.
- (iv) τὴν ἐγκατάστασιν VHF.

(ια) Παρὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (i) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν χρῆσιν τῆς ἐφεδρικῆς πηγῆς ἐνεργείας, ἐάν ὑπάρχῃ αὕτη, διὰ τὸ ραδιογιγνώμετρον, ἐάν ὑπάρχῃ τοῦτο, καὶ δι' ἀριθμὸν κυκλωμάτων κινδύνου χαμηλῆς ἰσχύος ἄτινα περιορίζονται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ πλοίου, ὡς τὸ τοῦ φωτισμοῦ κινδύνου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὰ ἐπιρροσθέντα φορτία δύναται εὐκόλως νὰ ἀποσυνδεθῶν καὶ ἡ πηγὴ ἐνεργείας εἶναι ἐπαρκὴς χωρητικότητος ἵνα ἀντιμετωπίζῃ ταῦτα.

(ιβ) Ὅταν τὸ πλοῖον εἰσέρχεται ἐν πλῆ, αὐτοὶ συστοιχίαι, ἐάν ὑπάρχουν, θά τηροῦνται φορτισμέναι ἵνα ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (θ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

- * Πρὸς τὸν σκοπὸν καθορισμοῦ τοῦ ἡλεκτρικοῦ φορτίου τοῦ ὁποίου θά χορηγηθῇ ὑπὸ τῶν συστοιχιῶν διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτεῖται νὰ ἔχουν περιθώριον χωρητικότητος ἑξ ὧρων, ὁ κατωτέρω τύπος συνιστᾶται ἐνδεικτικῶς:
 - τὸ 1/2 τῆς ἀπαιτούμενης καταναλώσεως ρεύματος διὰ μετόδοσιν ὀμίλιας,
 - τὴν καταναλώσιν ρεύματος τοῦ δέκτου,
 - τὴν καταναλώσιν ρεύματος ὧων τῶν προσθέντων φορτίων τὰ ὅποια αὐτοὶ συστοιχίαι δύναται νὰ τροφοδοτήσῃ εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἡ λειτουργία ἀνάγκης.

κανονικὴν ἐμβέλειαν 150 μιλίων δηλαδὴ θά εἶναι ἱκανὸς νὰ ἐκπέμπῃ εἰς τὴν ἐμβέλειαν* ταύτην σήματα σαφῶς ἀντιληπτά ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον ἐν καιρῷ ἡμέρας καὶ ὑπὸ κανονικῆς συνθήκας καὶ περιστάσεις. (Σημῶς ἀντιληπτά σήματα δύναται κανονικῶς νὰ λαμβάνωνται ἐάν ἡ τιμὴ R.M.S. τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου τῆς παραγωγόμενης εἰς τὸν δέκτην ὑπὸ τοῦ φέροντος μὴ διαμορφωμένου κύματος εἶναι τοῦλάχιστον 25 μικροβόλτ κατὰ μέτρον).

(ii) Εἰς τὴν περίπτωσιν φορητῶν πλοίων ὀλιγῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ μικροτέρως τῶν 500 κόρων:

(1) διὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θά ἔχῃ ἐλαχίστην κανονικὴν ἐμβέλειαν 75 μιλίων τοῦλάχιστον, καὶ

(2) διὰ τὰς νέας ἐγκαταστάσεις ὁ πομπὸς θά παρέχῃ εἰς τὴν κεραίαν ἰσὺν τοῦλάχιστον 15 βᾶττ (μὴ διαμορφωμένων φέρον κύμα).

(δ) Ὁ πομπὸς θά εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ προοριζομένου νὰ παράγῃ τὴν ραδιοτηλεφωνικὸν σήμα κινδύνου αὐτομάτως διὰ μέσου οὗτως πως σχεδιασμένου ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ἐνεργοποίησις ἐκ παραδρομῆς.

Τὸ μέρος τοῦτο θά δύναται νὰ τίθεται ἐκτός λειτουργίας ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἵνα ἐπιτρέπεται ἡ ἄμεσος ἐκπομπὴ σήματος κινδύνου. Ἀέον ὅπως ὑφίστανται διατάξεις ἵνα κατὰ κανονικὰ διαστήματα ἐλέγχεται ἡ κανονικὴ ἀπόδοσις τοῦ ὅς ἄνω μέσου εἰς συντόνιτας διαφόρους τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συντόνιτας κινδύνου διὰ τῆς χρήσεως καταλλήλου τεχνικῆς κεραίας

(ε) Τὸ ἀπαιτούμενον μέρος ὑπὸ τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά πληροῖ τοὺς κατωτέρω ὁρους:

- (i) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς συντόνιτας ἐκάστου τόνου θά εἶναι $\pm 1,5$ τοῖς ἑκατόν.
- (ii) Ἡ ἀνοχὴ ἐπὶ τῆς διαρκείας ἐκάστου τόνου θά εἶναι ± 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.
- (iii) Τὸ μεταξὺ δύο διαδοχικῶν τόνων διάστημα δέν θά ὑπερβαίῃ τὰ 50 χιλιοστὰ τοῦ δευτερολέπτου.
- (iv) Ὁ λόγος ἐβρους τοῦ ἰσχυροτέρου τόνου πρὸς τὸν τοῦ ἀσθενεστέρου τόνου θά περιλαμβάνεται μεταξὺ 1 καὶ 1,2.

(στ) Ὁ ἀπαιτούμενος δέκτης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά εἶναι ἱκανὸς νὰ λαμβάνῃ ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συντόνιτας κινδύνου καὶ ἐπὶ μιᾶς ὥρας τοῦλάχιστον ἐτέρας συντόνιτας διαβόητου διὰ τοὺς ναυτικούς ραδιοτηλεφωνικοὺς σταθμοὺς εἰς τὰς ὅνας μεταξὺ 1.605 KHZ καὶ 2.850 KHZ διὰ χρησιμοποιήσεως τῆς κατηγορίας ἐκπομπῆς τῆς καθοριζομένης ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας διὰ τὰς συντόνιτας ταύτας. Ἐπὶ πλέον, ὁ δέκτης θά ἐπιτρέψῃ τὴν λήπιν ἐπὶ ἐτέρων τοιούτων συντονητῶν καὶ εἰς τὰς κατηγορίας ἐκπομπῆς τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, ὡς αὐταὶ χρησιμοποιοῦνται διὰ τῆς ἐκπομπῆς ραδιοτηλεφωνικῆς μεταφορολογικῶν δελτίων καὶ ἐτέων τοιούτων ἀνακοινώσεων σχετικῶν πρὸς τὴν ἀσφάλειαν ναυσικλοῦ, ὡς ἡ Ἀρχὴ ἤθελε κρίνει ἀναγκαίον. Ὁ δέκτης θά ἔχῃ ἀρκετὴν εὐαισθησίαν διὰ νὰ δίδῃ σήματα διὰ μεγάφωνου ὅταν ἡ έντασις εἰς τὴν εἰσοδὸν τοῦ δέκτου εἶναι χαμηλὴ μέχρι 50 μικροβόλτ.

(ζ) Ὁ χρησιμοποιούμενος δέκτης διὰ τὴν φυλακὴν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συντόνιτας κινδύνου θά ρυθμίζεται ἐκ τῶν προτέρων εἰς τὴν συντόνιτα ταύτην. Θά εἶναι ἐφωδιασμένος διὰ συσκευῆς φίλτρου ἢ τοιαύτης ἱκανῆς ὅπως διατηρῇ τὸ

* Ἐν ἐλλείψει μετρήσεων τῆς ἐντάσεως τοῦ πεδίου, δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι ἡ ἐμβέλεια αὐτῇ θέλει ἐκταταρῇ μὲ ἰσὺν 15 βᾶττ ἐπὶ τῆς κεραίας (μὴ διαμορφωμένων φέρον κύμα) μὲ 27% ἀπόδοσιν τῆς κεραίας.

- (ii) επί τη άπουσία θορύβου ή παρεμβολής, το όργανον αυτόματου λήψεως θα είναι ικανόν να λειτουργή εκ του σήματος κινδύνου εις περίοδον ούχι μικρότερον των τεσσάρων και ούχι μεγαλύτερον των έξ δευτερολέπτων.
- (iii) τό όργανον αυτόματου λήψεως δέον όπως αντίδρα εις τό σήμα κινδύνου υπό συνθήκας διακοπτομένης παρεμβολής συνεπεία άτμοσφαιρικών και ισχυρών σημάτων διαφόρων του σήματος κινδύνου, κατά προτίμησιν χωρίς να απαιτήται προσαρμογή διά της χειρός κατά την διάρκειαν οιασδήποτε περιόδου τηρουμένης φυλακής διά του όργάνου.
- (iv) τό όργανον αυτόματου λήψεως δέν θα ενεργοποιήται υπό των άτμοσφαιρικών ή υπό ισχυρών σημάτων διαφόρων του σήματος κινδύνου.
- (v) τό όργανον αυτόματου λήψεως θα άποδίδη άποτελεσματικώς εις άπόστωσιν μεγαλύτερην εκείνης ήτις απαιτείται δια μετάδοσιν ικανοποιητικής όμιλίας.
- (vi) τό όργανον αυτόματου λήψεως θα δύναται να λειτουργή παρά την ύπαρξιν κραδασμών, ύγρασίας, μεταβολών θερμοκρασίας και διαφθοραιοτήσεων της παροχής ενεργείας εις βοήτα; αναλόγων προς τας αντίξυκας συνθήκας αΐτινες εκ πείρας είναι γνωστόται έκ των πλοίων ένθυσση, και θα δύναται να συνεχισθ λειτουργούν υπό τοιαύτας συνθήκας.
- (vii) τό όργανον αυτόματου λήψεως όσον, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, να δίδη προειδοποίησιν περί σφαλμάτων ή όποιου θα προστατή την σινοκινήσιν αΐτη έχει την κανονικήν της ύπόδοσιν κατά την διάρκειαν των ώρων φυλακής.
- (β) Πριν ή τώ/η άποούχης μία συνηλυή ραδιοηλεκτρονικού αυτόματου σήματος κινδύνου, ή ένδιεφεραμένη Αρχή δέον όπως ικανοποιηθ ή από πρακτικός δοκιμας γενομένης υπό ισοδυναμικώς συνθήκας λειτουργίας, προς έκείνας αΐτινες άπαντώνται έν τη πράξει, εκ της συμμορφώσεως της; οιοκλή; προς την παράγραφον (α) του παρόντος Κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ Δ' — ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Κανονισμός 19

Ημερολόγια Ασυρμάτων

- (α) Τό ημερολόγιον άσυρματου (ήμερολόγιον έπηρεσίας άσυρμάτων) άπαιτείται παρά των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά πλοίων τό όποιον έχει σταθμό άσυρματου ομοίως προς τον Κανονισμόν 3 ή τον Κανονισμόν 4 του παρόντος Κεφαλαίου θα τηρήται έντός του θαλάσσιου άσυρματου κατά τον πλοίων Έκαστος έξωπιατικός άσυρματούτης θα κατατηρή έν τώ ήμερολόγιω τό όνομα αυτού, τας ώρας ένάρξεως και λήξεως της φυλακής αυτού, πάντα τό γεγονότα σχετικά μέ την ύπηρεσίαν άσυρματου άτινα έλαβον χώραν διαρκείας της φυλακής αυτού και άτινα φαίνονται να έχουν σημασίαν δια την άσφάλειαν της ζωής ένθυσση. Έκ πλόν, θα κατατηρούνται εις τό ήμερολόγιον.
- (i) Αί έπο των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας άπαιτούμεναι κατατηρήσεις.
- (ii) Απαιτούμεναι συντηρήσεις περιλαμβανομένης της άναγραφής φορησίας των οιστοχίων κατά τον τύπον των προδιοριζόμενων υπό της Αρχής.
- (iii) Ημερήσια έθες; αναφέρουσα ότι έξεληρόθρησαν αι άπαιτήσεις της παραγράφου (ιστ) του Κανονισμού 10 του παρόντος Κεφαλαίου.

(17) Θά προβλέπεται και θα εγκαθίσταται μία κεραία και έν άνθη κρέματα εκ σπρηγμάτων έντα άπόκινται εις κραδασμούς, τότε εις τό πλοία όλικης χωρητικότητας 500 κόρων και άνω άλλά κατωτέρας των 1.600 κόρων, θα προστατεύεται άθη έναντι θροώσεως. Έκ πλόν, θα ύπάρξη μία άμοιβή κεραία πλήρης έξηρημένη προς άμσον άντικατάστασιν, ή όταν τούτο δέν είναι πρακτικώς δυνατόν, θα ύπάρξη άρκετή ποσότης σύρματος κεραίας και μονωτήρας διά την τοποθέτησιν μιας άμοιβής κεραίας. Θά προβλέπεται επίσης τά άπαιτούμενα έργαλεία διά την τοποθέτησιν της κεραίας.

Κανονισμός 17

Σταθμοί ραδιοηλεκτρονικού VHF.

(α) Όταν, συμφώνως προς τον Κανονισμόν 18 του Κεφαλαίου V, προβλέπεται σταθμός ραδιοηλεκτρονικού VHF, ήτλης Συχνότητος, ότος θα εύρίσκειται εις τό άνώτατον μέρος του πλοίου και θα περιλαμβάνη έντα ύπόστωσιν ραδιοηλεκτρονικού VHF κληρόδων τάς άπαιτήσεις του Κανονισμού τούτου και περιλαμβάουσαν ένά πομπόν και ένά δέκτην, μέαν πηγήν ενεργείας ικανήν να ενεργοποιή τούτους εις τά άνάλογα επίπεδα ενεργείας και μέαν κεραίαν ικανήν προς έπαρκή άκτινοβολίαν και λήψιν σημάτων εις τάς συχνότητας λειτουργίας.

(β) Μία τοιαύτη εγκατάστασις θα συμμορφούται προς τας άπαιτήσεις τας διαλαμβανόμενες εις τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, τας σχετικές προς τον έξωπιασόν τον χρησιμοποιούμενον εις την Διεθνή Κινητήν Ναυτικήν Ύπηρεσίαν Ραδιοηλεκτρονικού VHF και θα είναι ικανή να λειτουργή εις τούς καθοριζόμενους υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών διαύλους ως και καθ' όν τρόπον θα ήύονατο ν' άπατήση Συμβολομένη τις Κυβέρνησις έν σχέσει προς τον Κανονισμόν 18 του Κεφαλαίου V.

(γ) Η Συμβολομένη Κυβέρνησις δέν θ' άπαιτήση ή ισχύς έξόδου του πομπού R.F. να είναι μεγαλύτερα των 10 βάττ.

Η κεραία, καθ' όσον είναι πρακτικόν, θα έχη άνεμεδόιστον θέαν προς όλας τας κατευθύνσεις.

(δ) Θά είναι δυνατός ό άμεσος από της γεφυρας έλεγχος όλων των διαύλων VHF των άπαιτούμενων διά την άσφάλειαν της ναυαγίας και κατάλληλος διά την αντίστοιχον θέσιν, και, όκου παρίσταται ανάγκη, θα ύπάρχουν επίσης δυνατότητες ραδιοεπικοινωνιών από τας πλευράς της γεφυρας.

Κανονισμός 18

Ραδιοηλεκτρονικών Αυτόματων Σήμα Κινδύνου

(α) Η Συστηή ραδιοηλεκτρονικού αυτόματου σήματος κινδύνου δέον να συμμορφούται προς τας κατωτέρως έλαχίστας άπαιτήσεις:

- (i) αι συχνότητες της μερίστης άντιδράσεως των συντονισμένων κυκλωμάτων και των έτέρων έξηρημάτων έπιλογής τόνου θα ύπόκινται εις άνοχήν $\pm 1,5$ έπi τούς έκατόν εις έκατόνην περίπτωσιν. Επίσης, ή άντίδρασις δέν θα είκτη κατάθεν του 50% της μερίστης άντιδράσεως διά συχνότητας έντός του 3% της συχνότητος της μερίστης άντιδράσεως.

* Προς έκείνησιν άνακεννίζεται ότι έκαστον πλοίο θα ήύονατο να έξολοσθ ή μέαν κατατηρησιν, μέαν ναυτικήν μονάδα έπιλογής κεραίας εις άνακεννισόν όρος 9,15 μέτρων (30 πόδων) ύπάρχον το έκατόν, μέ ένά πομπόν R.F. ισχύος έξόδου 10 βάττ και μέ δέκτην εύαισθητός, 2 πομπάκια κατά έκάτος των άποδόντων διά λόγον σήματος προς τά παρόντα 20 decibel.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κανονισμός 1

Έφαρμογή.

Τό παρόν Κεφάλαιον, εκτός εάν άλλως ρητώς όρίζεται εν τώ Κεφαλαίω τούτω, εφαρμόζεται εις όλα τα πλοία δι' όλα τα ταξίδια, εξαιρέσει των πολεμικών πλοίων και των πλοίων των ναυσιπλοούντων αποκλειστικώς εντός των Μεγάλων Λιμένων της Βορείου Αμερικής και των συγκοινωνούντων και των εισιρούντων εις ταύτας ύδατων και προς άνατολάς τούτον, όσον ή κατωτέρω έξοδος του φράγματος του Αγίου Λαμβέρτου εις Μοντρεάλ της Έπαρχίας Κεμπέκ (Καναδάς).

Κανονισμός 2

Σήματα Κινδύνου

(α) Ο πλοίαρχος παντός πλοίου όπερ συναντή επίκινδύνους πάγους, επικίνδυνον εγκαταλειμμένον/ναυάγιον ή πάντα άλλον άμεσον κίνδυνον διά την ναυσιπλοίαν, ή τροπικήν θύελλαν, ή συναντή θερμικότητας άέρος κατωτέρας του βαθμού πήξεως εν συνδυασμώ μετ' άνέμων δυνάμεως καταγίδος, προκαλούντων την επικάθεισιν πάγου Μπαφόν διά τούς όποιους δεν έχει ληφθή σήμα θυέλλης, υποχρεούται να κληροφορήσθι περί τούτου διά παντός εις την διάθεσιν του μέσου τά εν τη γειτνιαζούση περιοχή πλοία, καθώς και τας άρμόδιας. Αρχάς του πρώτου σημείου της άκτής μετά του όποιου δύναται να επικοινωνήσθι. Ο τύπος κατά τόν όποιον διαβιβάζεται ή κληροφορία δεν είναι υποχρεωτικός. Δύναται να μεταδίδεται, είτε εις άπλήν γλώσσαν (κατά προτίμησιν Αγγλικήν), είτε διά μέσου του Διεθνούς Κώδικος Σημάτων. Θά μεταδίδεται ραδιοηλεκτρικώς προς πάντα τα γειτνιάζοντα πλοία και θα άκοστέλλεται εις τό πρώτον σημείον της άκτής μετά του όποιου δυνατόν να γίνη επικοινωνία, με την αίτησιν όπως μεταδοθή εις τας άρμόδιας Αρχάς.

(β) Πάν συμβαλλόμενον Κράτος θα λάβη τά άναγκαία μέτρα ίνα εξασφαλίζεται ότι όταν λαμβάνεται κληροφορία περί των κινδύνων των προσδιοριζόμενων εις την παράγραφον (α), αυτή θα φέρεται ταχέως εις γνώσιν των ενδιαφερομένων και θα κοινοποιήται εις τά άλλα ενδιαφερόμενα Κράτη.

(γ) Η μεταβίβασις σημάτων άφορώντων τούς καθοριζόμενους κινδύνους είναι άνευ πληρωμής διά τά ενδιαφερόμενα πλοία.

(δ) Εις όλα τα ραδιοηλεκτρικά σήματα τά διαβιβάζόμενα συμφώνως προς την παράγραφον (α) του παρόντος Κανονισμού θα προηγηται τό Σήμα Ασφαλείας, χρησιμοποιούμένης της διαδικασίας της καθοριζόμενης υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας, ως καθορίζεται υπό του Κανονισμού 2 του Κεφαλαίου IV.

Κανονισμός 3

Πληροφορία Απαιτούμενα εις τά Σήματα Κινδύνου

Αί ακόλουθοι κληροφορίαί απαιτούνται εις τά σήματα κινδύνου:

(α) Πάγοι, Έγκαταλειμμένα Ναυάγια και Άλλοι άμεσοί Κίνδυνοι εις την Ναυσιπλοίαν

(iv) Λεπτομέρεια των δοκιμών του έφεδρικού πομπού και της έφεδρικής πηγής ενέργειας έτελεσθεισών συμφώνως προς την παράγραφον (ιβ) του Κανονισμού 10 του παρόντος Κεφαλαίου.

(v) Έπί πλοίων εφώδιασμένων διά ραδιοηλεκτρικού αυτομάτου σήματος κινδύνου, λεπτομέρεια γενομένων δοκιμών συμφώνως προς την παράγραφον (γ) του Κανονισμού 11 του παρόντος Κεφαλαίου.

(vi) Λεπτομέρεια συντηρήσεως των συστοιχιών περιλαμβανομένης της άναγραφής της φορτίσεως αυτών (έν έλαβε χώραν) της απαιτούμενης υπό της παραγράφου (ι) του Κανονισμού 13 του παρόντος Κεφαλαίου και λεπτομέρεια των δοκιμών των απαιτούμενων υπό της παραγράφου ταύτης σχετικώς προς τούς πομπούς τούς εγκατεστημένους εις τας μετά κινητήρος σωσibilious λέμβους.

(vii) Λεπτομέρεια συντηρήσεως των συστοιχιών, περιλαμβανομένης της άναγραφής της φορτίσεως αυτών (έν έλαβε χώραν) της απαιτούμενης υπό της παραγράφου (θ) του Κανονισμού 14 του παρόντος Κεφαλαίου και λεπτομέρεια των απαιτούμενων δοκιμών υπό της παραγράφου ταύτης σχετικώς προς τας φορητάς ραδιοηλεκτρικάς συσκευάς διά τά πλωτά σωστικά μέσα.

(viii) Ο χρόνος κατά τόν όποιον ή φυλακή άκρόσεως διεκόπη συμφώνως προς την παράγραφον (δ) του Κανονισμού 6 του παρόντος Κεφαλαίου, όμοι μετά των λόγων και του χρόνου κατά τόν όποιον ή φυλακή άκρόσεως επανέλθη.

(β) Τό ήμερολόγιον άσυρμάτου (ήμερολόγιον ύπηρεσίας άσυρμάτου) τό απαιτούμενον υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας διά πλοίων εφωδιασμένων διά ραδιοηλεκτρικού σταθμού συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 4 του παρόντος Κεφαλαίου, θα τηρήται εις την θέσιν εις την όποιαν τηρείται ή φυλακή άκρόσεως. Πάς πτυχιούχος ραδιοηλεκτρονικής και πάς πλοίαρχος, αξιωματικός ή μέλος πληρωτικού όστις έκτελεί φυλακήν άκρόσεως συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 7 του παρόντος Κεφαλαίου, θα καταχωρή εις τό ήμερολόγιον μετά του όνόματος αυτού, τας λεπτομέρειας πάντων των συμβάντων σχετιών προς την ύπηρεσίαν άσυρμάτου άτινα λαμβάνουν χώραν κατά την φυλακήν αυτού και άτινα φαίνονται να έχουν σημασίαν διά την ασφάλειαν της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση. Επί πλέον θα καταχωρούνται εις τό ήμερολόγιον:

(i) Αί απαιτούμεναι λεπτομέρειαι υπό των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας.

(ii) Η ώρα κατά την όποιαν άρχεται ή φυλακή άκρόσεως όταν τό πλοίον άποπλήξ εκ του λιμένος και ή ώρα κατά την όποιαν λήγει ή φυλακή κατά τόν κατάπλου του πλοίου εις τόν λιμένα.

(iii) Η ώρα κατά την όποιαν ή φυλακή άκρόσεως διεκόπη δι' όιονδήποτε λόγον, καθώς και ή αίτια διακοπής και ή ώρα κατά την όποιαν ή φυλακή άκρόσεως επανέλθη.

(iv) Λεπτομέρεια της συντηρήσεως των συστοιχιών (έν ύπαρχουν) περιλαμβανομένης της άναγραφής φορτίσεως της καθοριζόμενης υπό της παραγράφου (β) του Κανονισμού 16 του παρόντος Κεφαλαίου.

(v) Λεπτομέρεια της συντηρήσεως των συστοιχιών, συμπεριλαμβανομένης της άναγραφής της φορτίσεως (έν έλαβε χώραν) της καθοριζόμενης υπό της παραγράφου (θ) του Κανονισμού 14 του παρόντος Κεφαλαίου, και λεπτομέρεια των απαιτούμενων δοκιμών υπό της αυτής παραγράφου σχετικώς προς τας φορητάς ραδιοηλεκτρικάς συσκευάς διά πλωτά σωστικά μέσα.

(γ) Τά ήμερολόγια του άσυρμάτου θα είναι διαθέσιμα προς έπιθεώρησιν υπό των έξουσιοδοτημένων υπό της Αρχής άρμόδιων διά τιαύτην έπιθεώρησιν.

(ε) Θερμοκρασία αέρος, κατώτερα το βαθμό πήξεως εν συνδυασμῷ μετὰ ἀνέμων δυνάμεις καταγίδος αἱ ὁποῖαι προξενοῦν σοβαρὰν συμπίκνυνσιν πάγου ἐπὶ τῶν ὑπερκатаσκεινών.

- (i) Ὡρα καὶ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς).
- (ii) Θερμοκρασία αἵματος.
- (iii) Θερμοκρασία θαλάσσης (ἐάν εἶναι δυνατόν).
- (iv) Ἰσχύς ἀνέμου καὶ διεύθυνσις.

Παραδείγματα

Πάγος

ΤΤΤ Πάγος. Μέγα παγόβουνον ἐτεθέθη εἰς 4605 Β., 4410 Δ., ὥρα 0800 GMT. Μαΐου 15. *Ναυγία ἐγκαταλειμμένη*

ΤΤΤ Ναυάγιον ἐγκαταλειμμένον Παρατηρηθέν ναυάγιον ἐγκαταλειμμένον σχεδόν ἐν ὑποπλεύσει εἰς 4006 Β., 1243 Δ., ὥραν 1630 GMT. Ἀπριλίου 21.

Κίνδυνος εἰς ναυσιπλοῖαν

ΤΤΤ Ναυσιπλοῖα. Πυρσωρίς Ἄλφα ἐκτός θέσεως της, 1800 GMT, Ἰανουαρίου 3.

Τροπικὴ θύελλα

ΤΤΤ Θύελλα. 0030 GMT. Αὐγούστου 18, 2004 Β., 11354 Α., Βαρόμετρον ἀνωρθωμένον 994 χιλιοστοβαρίδες, τάσις εἰς πτόσιν 6 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΒΔ, δύναμις 9, ἰσχυρὰ ριπαὶ. Ἰσχυρὰ ἀποθαλασσία ἀνατολικῶς. Πορεία 067,5 κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα. Ἐνδείξεις προσεγγίσεως λαίλακος. 1300 GMT. Σεπτεμβρίου 14, 2200 Β., 7326 Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 29,64 δάκτυλοι, τάσις πτώσεως 0,015 δάκτυλοι. Ἄνεμος ΒΑ, δύναμις 8, συχνοὶ καταγισμοὶ βροχῆς. Πορεία 035,9 κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα. Συνθῆται δεινύουσιν σχηματισμὸν ἰσχυροῦ κελύφους. 0200 GMT Μαΐου 4, 1620 Β., 9203 Α., Βαρόμετρον μὴ διορθωμένον 753 χιλιοστόμετρα, τάσις πτώσεως 5 χιλιοστόμετρα. Ἄνεμος Ν πρὸς Δ, δύναμις 5, Πορεία 300, 8 κόμβοι.

ΤΤΤ Θύελλα. Τυφὼν πρὸς ΝΑ. 0300 GMT. 12 Ἰουνίου. 1812 Β., 12605 Α., Βαρόμετρον πίπτον ταχέως. Ἄνεμος αὐξάνων ἀπὸ Β.

ΤΤΤ Θύελλα. Δύναμις ἀνέμου ΙΙ, δὲν ἐλήφθη εἰδοποιήσις θύελλης. 0300 GMT. Μαΐου 4, 4830 Β., Δ., Βαρόμετρον διορθωμένον 983 χιλιοβαρίδες, τάσις πτώσεως 4 χιλιοβαρίδες. Ἄνεμος ΝΔ, δύναμις ΙΙ μεταβαλλομένη. Πορεία 260, 6 κόμβοι.

Ἐπικθίσις πάγου

ΤΤΤ Σοβαρὰ ἐπικθίσις πάγου. 1400 GMT. Μαρτίου 2, 69 Β., 10 Δ., Θερμοκρασία αἵματος 18. Θερμοκρασία θαλάσσης 29. Ἄνεμος ΒΑ., δύναμις 8.

Κανονισμός 4

Μετεωρολογικαὶ Ὑπηρεσίαι

(α) Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνθαρρύνουν τὴν ἀλλοτρίαν ὑπὸ τῶν ἐν πλῆθει μετεωρολογικῶν στοιχείων καὶ νὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἐξέτασιν αὐτῶν, διάδοσιν καὶ ἀνταλλαγὴν αὐτῶν κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξυπηρέτησεως τῆς ναυτιλίας. Αἱ Ἀρχαὶ θὰ ἐνθαρρύνουν τὴν χρῆσιν ὁργάνων μεγάλου βαθμοῦ ἀκριβείας, καὶ θὰ διευκολύνουν τὸν ἐλεγχὸν τῶν τοιοῦτων ὁργάνων, ὅταν ζητήται τοῦτο.

(i) Τὸ εἶδος τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλειμμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου ἔτινα παρετηρήθησαν.

(ii) Ἡ θέσις τοῦ πάγου, τοῦ ἐγκαταλειμμένου ναυαγίου ἢ τοῦ κινδύνου κατὰ τὴν τελευταίαν γενομένην παρατήρησιν.

(iii) Ἡ ὥρα καὶ ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς) κατὰ τὰς ὁποίας παρετηρήθη ἡ τελευταίως ὁ κίνδυνος.

(β) *Τροπικαὶ θύελλαι* (Λαίλακες εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, Τυφῶνες εἰς τὴν Σινικήν Θάλασσαν, Κυκλῶνες εἰς τὰ Ἰνδικὰ ὕδατα καὶ Θύελλαι ὁμοίας φύσεως εἰς ἄλλας περιοχάς).

(i) Ἀνακοίνωσις ὅτι συνηντήθη τροπικὴ θύελλα. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δέον νὰ ἐμφανίζεται ἐν εὐρείᾳ πνεύματι καὶ ἡ πληροφορία νὰ διαβιβάζεται ὁσάκις ὁ πλοίαρχος ἔχει πάντα λόγον νὰ πιστεύῃ ὅτι τροπικὴ θύελλα ἀναπτύσσεται ἢ διέρχεται εἰς τὴν γειτονίαν αὐτοῦ περιοχὴν.

(ii) Ὡρα, ἡμερομηνία (μέση ὥρα Γκρήνουιτς) καὶ θέσις τοῦ πλοίου ὅταν ἐγένετο ἡ παρατήρησις.

(iii) Τὸ μήνυμα θὰ περιλαμβάνῃ περισσοτέρας, ὅσον εἶναι δυνατόν, ἐκ τῶν ἀκολούθων πληροφοριῶν:

— Τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν, κατὰ προτίμησιν διορθωμένην (καθοριζομένην εἰς χιλιοστοβαρίδας, χιλιοστόμετρα ἢ δάκτυλως καὶ ἐάν εἶναι διορθωμένη ἢ μὴ).

— Τὴν βαρομετρικὴν τάσιν (τὴν ἐκλεθούσαν ἀλλαγὴν βαρομετρικῆς πίεσεως κατὰ τὰς τρεῖς τελευταίας ὥρας).

— Τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἀνέμου.

— Τὴν δύναμιν ἀνέμου (κλίμαξ Μπωφόρ).

— Τὴν κατὰστάσιν τῆς θαλάσσης (εὐθαλασσία, μετρία, τεταραγμένη, τρικυμώδης).

— Τὴν ἀποθαλασσίαν (ἐλαφρά, μετρία, ἰσχυρά) καὶ τὴν πραγματικὴν διεύθυνσιν ἐκ τῆς ὁποίας προέρχεται. Ἡ περίοδος ἢ τὸ μήκος τῆς ἀποθαλασσίας (βραχεία, μέση, μακρά) θὰ ᾔτο ἐπίσης χρήσιμος.

— Τὴν ἀληθὴ κορείαν καὶ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου.

(γ) *Μεταγενέστερα Παρατηρήσεις*

Ὅσακις ὁ πλοίαρχος ἀναφέρει τροπικὴν ἢ ἄλλην ἐπικινδύνον θύελλαν εὐκαίῳ θὰ εἶναι, ὅχι ὁμοίως καὶ ὑποχρεωτικῶς, νὰ ἐκτελοῦνται περαιτέρω παρατηρήσεις καὶ νὰ διαβιβάζωνται ἀνά ὅραν, ἐάν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει κατὰ διαστήματα ὁχλὶ μεγαλύτερα τῶν τριῶν ὥρων, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς θύελλης.

(δ) Ἄνεμος δυνάμεις 10 ἢ ἀνωτέρας τῆς κλίμακος Μποφόρ διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἔχει λαμβῆθῃ μήνυμα θύελλης.

Ἡ περίπτωσις αὕτη ἀφορᾷ ἄλλας θύελλας κλὴν τῶν τροπικῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (β). Ὅταν συναντᾷται τοιαύτη θύελλα, τὸ σῆμα θὰ περιλαμβάνῃ ὁμοίως πληροφορίας πρὸς τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν παράγραφον (β) ἐξαιρουμένων τῶν λεπτομερειῶν τῶν ἀποφασῶν τὴν κατὰστάσιν τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀποθαλασσίας.

(β) Ἰδιαίτερος τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν νά συνενεργήσουν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τῶν ἀκολουθῶν μετεωρολογικῶν διατάξεων:

- (i) Νά εἰδοποιῶν τὰ πλοῖα διὰ καταιγίδας, θυέλλας καὶ τροπικὰς θυέλλας δι' ἀποφύγαν τῶν μέσων, ἥτοι τόσον δι' ἐκπομπῆς ραδιοηλεκτρικῶν σημάτων, ὅσον καὶ δι' ἐπιδείξεως καταλλήλων σημείων εἰς σημεῖα τῆς ἀκτῆς.
- (ii) Νά ἐκδίδουν ἡμερησίως διὰ τοῦ ἀστυμετρου μετεωρολογικὰ δελτία κατὰλληλα διὰ τὴν ναυτιλίαν, περιέχοντα πληροφορίας περὶ τῶν ὑφιστάμενων συνθηκῶν, καιρῶν, κυματισμοῦ καὶ πάγου, πρὸντοστικά καὶ, ἐὰν εἶναι δυνατόν, ἐκπεριεχόμενα πρὸς τὴν πληροφορίαν διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐν πλοῖ ἀπλῶν μετεωρολογικῶν χαρτῶν καὶ νά ἐνθαρρύνουν ἐπίσης τὴν μετάδοσιν καταλλήλων πανομοιωτύπων μετεωρολογικῶν χαρτῶν.
- (iii) Νά καταρτίζουν καὶ νά ἐκδίδουν τὰ ἀναγκαζομένα δημοσιεύματα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν διεξαγωγὴν μετεωρολογικῶν ἐργασιῶν ἐν πλοῖ καὶ νά μεριμνῶν, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, διὰ τὴν δημοσίευσιν καὶ τὴν διάθεσιν ἡμερησίων μετεωρολογικῶν χαρτῶν πρὸς πληροφορίαν τῶν ἀποκλεδόντων πλοίων.
- (iv) Νά μεριμνῶν ὅπως ἐπιλεγόμενα πλοῖα ἐφοδιάζονται διὰ δεδοκιμασμένων ὀργάνων (καθὼς βαρόμετρον, βαρογράφον, ψυγόμετρον καὶ κατὰλληλον συσκευὴν διὰ τὴν μέτρησιν τῆς θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης) προσδιορίζομεν διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἵνα λαμβάνουν μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις καθ' ὁρίσμενας συμβατικὰς ὥρας διὰ συνοπτικὰς παρατηρήσεις ἐπιφανείας (τετράκις τῆς ἡμέρας τοὺλάχιστον, ὁσάκις αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν) καὶ νά ἐνθαρρύνουν ἄλλα πλοῖα νά λαμβάνουν παρατηρήσεις ὑπὸ ἄλλαν μορφήν. Ἰδιαίτερος ὅταν εὐρίσκονται εἰς περιοχὰς ἐνθα ἡ ναυσιπλοῖα εἶναι ἀραιά. Τὰ πλοῖα ταῦτα νά μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των διὰ τοῦ ἀστυμετρου πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ἐπιστημῶν μετεωρολογικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπαναλαμβάνοντα τὰς πληροφορίες των πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐλπίων ἡ πρὸς τροπικὴν θυέλλαν ἢ πρὸς ὑποκτον τροπικὴν θυέλλαν, τὰ πλοῖα δέον νά ἐνθαρρύνωνται ὅπως λαμβάνουν καὶ μεταδίδουν τὰς παρατηρήσεις των εἰς συχνότερα διαστήματα ὁσάκις εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, λαμβανομένων ὅν' ὄντι τῶν εἰς καθέκαστα ναυσικλοῖας ἀπασχολήσεων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς θυέλλης.
- (v) Νά μεριμνῶν διὰ τὴν λήψιν καὶ μετάδοσιν ὑπὸ τῶν παρακτίων σταθμῶν ἀστυμετρου μετεωρολογικῶν δελτίων ἐκ τῶν πλοίων καὶ πρὸς τὰ πλοῖα. Εἰς τὰ πλοῖα ἅτινα δὲν δύνανται νά ἐπικοινωνήσουν ἀπ' εὐθείας μετ' ἑαυτὴν ἢ συνιστᾶται ὅπως μεταδίδουν τὰ μετεωρολογικὰ των δελτία μέσῳ τῶν ὁρεκτορῶν πλοίων μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας, ἡ μέσῳ ἄλλων πλοίων ἅτινα εὐρίσκονται εἰς ἐκπαρὴν μετ' ἑαυτὴν.
- (vi) Νά συνιστοῦν εἰς ὅλους τοὺς πλοιάρχους ὅπως εἰδοποιῶν τὰ γεινιζόμενα πλοῖα καὶ τοὺς παρακτίους σταθμοὺς ὁσάκις συναντοῦν ἀνεμὸν ταχύτητος 50 κόμβων καὶ ἄνω (δύναμις 10 κλίμακος Μπόφορ).
- (vii) Νά προσκαθορῶν δι' ἐπίτευξιν ὁμοιομόρφου διαδικασίας ἐν σχέσει πρὸς τὰς καθορισμένας ἤδη διεθνεῖς μετεωρολογικὰς ὑπηρεσίας, καὶ, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νά συμμορφοῦνται πρὸς τοὺς Τεχνικοὺς Κανονισμοὺς καὶ πρὸς τὰς γενόμενας συστάσεις ὑπὸ τοῦ Διεθνoῦς Μετεωρολογικοῦ Ὁργανισμοῦ, εἰς τὸν ὅποιον τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη δύνανται νά ἀναφέρωνται πρὸς μελέτην καὶ συμβουλὴν ἐπὶ παντός ζητήματος μετεωρολογικῆς φύσεως, ὅσας δυνατόν νά ἀνακύψῃ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Ἡ πληροφορία περὶ τοῦ ὁ παρὸν Κανονισμοῦ θὰ δίδονται ὑπὸ τὸν τύπον τῶν ροβλεπόμενων διὰ μετάδοσιν καὶ θὰ μεταδίδονται κατὰ τὴν σειράν προτεραιότητος, ἢν καθορίζομεν ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας, κατὰ δὲ τὴν μετάδοσιν πρὸς ὅλους τοὺς σταθμοὺς μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν, πρὸντοστικῶν καὶ προεδοκίμωσιν, ὅλοι οἱ σταθμοὶ τῶν πλοίων δέον νά συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνίας.

(δ) Πρὸντοστικά, προεδοκίμωσιν, συνοπτικὰ καὶ ἄλλα μετεωρολογικὰ ἐπεδοκίμωσιν διὰ πλοῖα, θὰ ἐκπέμνεται καὶ θὰ μεταδίδονται ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ὑπηρεσίας ἐκ τῆς καταλληλοτέρης θέσεως πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διαφόρων ζωνῶν καὶ περιοχῶν, συμφώνως πρὸς τὰς ἀμοιβαίας συμφωνίας τὰς γενομένας μεταξὺ τῶν ἐνθαρρυσμένων Συμβαλλόμενων Κρατῶν.

Κανονισμός 5

Ἑκπερία Περιπολίας Πάγων

(α) Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νά διατηροῦν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων καὶ ὑπηρεσίαν μελέτης καὶ παρατηρήσεων τῆς καταστάσεως τῶν πάγων ἐν τῇ Βορείῳ Ἀτλαντικῇ. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐποχῆς τῶν πάγων, τὰ νοτιοανατολικά, τὰ νότια καὶ τὰ νοτιοδυτικά ὅρια τῶν περιοχῶν τῶν παγοβίων πλησίον τῶν Μεγάλων Ὑφάλων τῆς Νέας Γῆς, θὰ ἐπιτηροῦνται πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως πληροφοροῦν τὰ διερχόμενα πλοῖα περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπικινδύνου ταύτης περιοχῆς, πρὸς μελέτην τῆς καταστάσεως τῶν πάγων γενικῶς καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως παρέχεται βοήθεια εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ πληρώματα τὰ ἔχοντα ἀνάγκην τοιαύτης ἐντός τῆς ἐκτεντοῦ δράσεως τῶν περιπολικῶν πλοίων. Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον ἐτος ἡ μελέτη καὶ ἡ παρατήρησις τῆς καταστάσεως τῶν πάγων θὰ τηρῆται ἐπ' ὅσον κρίνεται σκόπιμον.

(β) Εἰς πλοῖα καὶ ἀεροσκάφη χρησιμοποιοῦμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περιπολίας πάγων, καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῆς καταστάσεως τῶν πάγων, δύνανται νά ἀνατεθῶν, ὑπὸ τοῦ ἐκτελεστοῦ τῆς ὑπηρεσίας Κράτους, καὶ ἄλλα καθήκοντα, ὅσο τὸν ὅρον ὅπως τὰ καθήκοντα ταῦτα μὴ παρεμποδίζου τὴν κυρίαν ἀποστολὴν των ἢ μὴ ἀξάνουν τὰ ἐξοδα τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

Κανονισμός 6

Περιπολία Πάγων. Διαχειρίσεις καὶ Δαπάναι

(α) Ἡ Κυβέρνησις τῶν ἑνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς δέχεται νά συνεχίσῃ τὴν διαχείρισιν τῆς ὑπηρεσίας περιπολίας πάγων καὶ τὴν μελέτην καὶ παρατήρησιν τῶν συνθηκῶν τῶν πάγων, περιλαμβανομένης τῆς μεταδόσεως τῶν ὁδῶν ἐπεξεργασμένων πληροφοριῶν. Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τὰ ἰδιαίτερος ἐνδιαφερόμενα διὰ τὰς ὑπηρεσίας ταύτας, ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων. Ἐκαστὴ εἰσφορά θὰ βαρύνεται ἐπὶ τῆς ὁλικῆς χρηρητικότητος τῶν πλοίων ἐκαστοῦ συνευερόντος Κράτους, τῶν διερχομένων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβίων τῶν ἐπιτηρομένων ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Ἰδιαίτερος ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος εἰδικῶς ἐνδιαφερόμενον ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νά συντελέσῃ ἐπιπολίας εἰς τὰς δαπάνας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων ποσὸν καθορίζομενον ὑπὸ τῆς ἀναλογίας τοῦ συνόλου τῆς ὁλικῆς χρηρητικότητος τῶν πλοίων τοῦ Συμβαλλόμενου Κράτους τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβίων τῶν ἐπιτηρομένων ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων, πρὸς τὸ σύνολον τῆς ὁλικῆς χρηρητικότητος τῶν πλοίων ὅλων τῶν Συμβαλλόμενων Κρατῶν τῶν διερχομένων κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πάγων διὰ τῶν περιοχῶν τῶν παγοβίων.

του πλοῦ διὰ περιοχῶν, τὰς ὁποίας δέον ν' ἀποφεύγουν πλοῖα ἡ ὠρισμένοι κατηγορία πλοίων, ἡ πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς ἐπιβαλόντων συνθηκῶν, ἔχει συμβάλει εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυτιλοῦσας καὶ ὡς ἐκ τούτου συνιστάται πρὸς χρῆσιν ὑφ' ἀπάντων τῶν ἐνδιαφερομένων πλοίων.

(β) Ὁ IMCO ἀναγνωρίζεται ὡς τὸ μόνον διεθνὲς ὄργανον πρὸς καθιέρωσιν καὶ υλοθέτησιν, ἐπὶ διεθνoῦς ἐπιπέδου, μέτρων ἀφορώντων εἰς τὴν ἐγκαθίδρυσιν συστημάτων πορείων καὶ τὸν καθορισμὸν περιοχῶν, αἰτινες δέον ν' ἀποφεύγυνται ὑπὸ τῶν πλοίων ἡ ὠρισμένων κατηγοριῶν πλοίων. Θὰ συγκεντρώσῃ καὶ διανέμῃ εἰς τὰς Συμβαλλομένας Κυβερνήσεις ἀκόσας τὰς συναφεῖς πληροφορίας.

(γ) Ἡ ἐπιλογὴ τῶν πορείων καὶ ἡ σχετικῶς με αὐτὰς πρωτοβουλία ἐνεργείας, ὡς καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ τι συνιστᾷ τὰς συγκεκριμένας περιοχὰς θ' ἀποτελεῖ, κατ' ἀρχήν, εὐθύνη τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων. Κατὰ τὴν σχεδίασιν συστημάτων πορείων, τὰ ὁποῖα διαφέρουν διὰ διεθνῶν ὁδῶν ἡ ἐτέρων συνωφάνων συστημάτων, τὰ ὁποῖα αὐτὰ θὰ ἐπεδύμουν νὰ τυχόν τῆς συστάσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ (IMCO), αἱ Κυβερνήσεις θὰ συμβουλευέσονται δεδυνάως τὰ ὑπὸ τούτου κυκλοφοροῦντα συναφεῖ στοιχεῖα καὶ πληροφορίες.

(δ) Αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις θ' ἀσκήσουν τὴν ἐκτελεστικὴν ἐνέργειαν πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς κανονικῆς χρησιμοποιοῦσας τῶν υλοθετούμενων πορείων, πρὸς δὲ θὰ πράξουν πᾶν τὸ, κατ' αὐτὰς, δυνατόν, πρὸς καθιέρωσιν τῶν ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ συστασθέντων μέτρων τῶν σχέσιν ἔχοντων μετὰ τὰ συστήματα πορείων τῶν πλοίων.

(ε) Αἱ Συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις θὰ παρακινῶν, προαίτι, ἀπαντα τὰ πλοῖα τὰ κατεθυνόμενα εἰς περιοχὰς γεωγραφικῶς πρὸς τὴν περιοχὴν Grand Banks τῆς Νέας Γῆς (Newfoundland), ὅπως, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, ἀποφεύγουν τ' ἀλκιπεδα τῆς Ν. Γῆς πορείας τοῦ 43ου βορείου παραλλήλου καὶ διερχόμεναι ἐκτὸς τῶν περιοχῶν, αἱ ὁποῖαι εἶναι γνωστὸν ἡ πιστεύεται ὅτι ἐκτίθενται εἰς τὸν κίνδυνον τῶν πᾶγων.

Κανονισμὸς 9

Κανὴ Χρῆσις Σημάτων Κινδύνου

Ἡ χρῆσις διεθνoῦς σήματος κινδύνου, ἐκτός διὰ τὸν σκοπὸν ὅπως δειξῇ δι πλοῖον τι ἡ ἀεροσκάφος εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ καὶ ἡ χρῆσις σήματος τὸ ὁποῖον δύναται νὰ συζητηθῇ πρὸς διεθνὲς σήμα κινδύνου, ἀπαγορεύεται εἰς ὅλα τὰ πλοῖα ἡ τὰ ἀεροσκάφη.

Κανονισμὸς 10

Σήματα Κινδύνου. Ὑποχρεώσεις καὶ Διαδικασία

(α) Ὁ πλοίαρχος παντός πλοίου εὐρισκομένου ἐν π.ῳ ὅστις λαμβάνει σήμα ἐξ οἰασθῆκαί τε πηγῆς, ὅτι πλοῖον ἡ ἀεροσκάφος, ἡ σωστικὸν μέσον αὐτῶν εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, ὑποχρεοῦται νὰ πλῆσθῃ ὁλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν ἐν κινδύνῳ προσώπων, εἰδοποιῶν ταῦτα, ἐὰν εἶναι δυνατόν, περὶ τούτου. Ἐὰν δὲν δύναται νὰ πράξῃ τούτο ἡ ἑαυτῶν τῶν ἐλκίων συνθηκῶν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, δὲν θεωρηθῇ εὐλόγον ἡ ἀναγκαῖον νὰ προστρέξῃ εἰς βοήθειαν τῶν, ὁφείλει νὰ καταχωρήσῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τὸν λόγον διὰ τὸν ὁποῖον δὲν προστρέχει εἰς βοήθειαν τῶν κινδυνεύοντων προσώπων.

(β) Ὁ πλοίαρχος πλοίου εὐρισκομένου ἐν κινδύνῳ, ἀφ' οὗ συνεννοηθῇ, ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν, μετὰ τῶν πλοιάρχων τῶν πλοίων ἄμεσα ἀπήγγευσαν εἰς τὴν ὑπ' αὐτοῦ γενομένην ἐπικλήσιν βοήθειας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιτάξῃ ἐν ἡ πλείονα ἐκ τῶν

ἐπιτηρουμένων ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Περιπολίας Πάγων. Τὰ μὴ Συμβαλλόμενα Κράτη ἄμεσα ἐνδιαφέρονται εἰδικῶς, δύναται νὰ συνεισφέρουν, ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως, εἰς τὴν δαπάνην συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῶν υπηρεσιῶν τούτων. Τὸ ἀναλαβόν τὴν διαχείρισιν Κράτος θὰ παρέχῃ ἐτισίως εἰς ἑκάστον συνεισφέροντα Κράτος ἐκθεσιν τῆς δ-λιτῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τῆς Περιπολίας Πάγων καὶ τῆς κατ' ἀναλογίαν συμμετοχῆς ἐκάστου Συμβαλλομένου Κράτους.

(β) Ἐκαστον τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ τροποποιῇ ἢ νὰ διακόψῃ τὴν ἐξουσίαν αὐτοῦ καὶ ἄλλα Συμβαλλόμενα Κράτη δύναται νὰ ἀναλάβουν νὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν δαπάνην. Τὸ συνεισφέρον Κράτος διεπρὸς θὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ δικαιώματος τούτου θὰ ἐξακολουθῇ νὰ εἶναι ὑπόχρεον διὰ τὴν ἐξουσίαν εἰσφορᾶν τοῦ μέγιστο τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ἥτις ἐκτελεῖται τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποῖαν εἰδοποιήσῃ περὶ τῆς προθέσεως αὐτοῦ ὅπως τροποποιῇ ἢ διακόψῃ τὴν ἐξουσίαν τοῦ. Ἦνα κάμῃ χρῆσιν τοῦ ρηθέντος δικαιώματος δέον ὅπως εἰδοποιῇ τὸ διαχειρίζόμενον Κράτος ἐξ τούλαχιστον μηνῶς πρὸ τῆς ρηθείσης 1ης Σεπτεμβρίου.

(γ) Ἐὰν, καθ' οἰονδήποτε χρόνον, ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐπιθυμῇ νὰ διακόψῃ τὰς ἐξουσίας ταύτας, ἢ ἐὰν ἐν τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν ἐκφράσῃ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης διὰ τὴν χρηματικὴν ἐξουσίαν τοῦ, ἢ νὰ τροποποιῇ τὴν ἐξουσίαν τοῦ, ἢ ἑτέρον Συμβαλλόμενον Κράτος ἤθελεν ἐπιθυμῇσαι ὅπως ἀναλάβῃ νὰ εἰσφέρει εἰς τὴν δαπάνην, τὰ συνεισφέροντα Κράτη θέλουν διακανονίσαι τὸ ζήτημα συμφώνως πρὸς τὰ ἀμοιβαία αὐτῶν συμφέροντα.

(δ) Τὰ συνεισφέροντα Κράτη θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα κατόπιν κοινῆς συμφωνίας νὰ προβάλουν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς τροποποιήσεις τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 5, τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ὅσας ἤθελον κρίνει ἐπιθυμητάς.

(ε) Ὅπου ὁ παρὼν Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι μέτρον τι δύναται νὰ ληθῇ κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν, αἱ ὑποβαλλόμεναι προτάσεις ὑπὸ οἰονδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους πρὸς λήσιν τοῦ μέτρου τούτου θὰ κοινοποιοῦνται πρὸς τὸ ἔχον τὴν διαχείρισιν Κράτος, τὸ ὁποῖον θὰ ἐπικοινωνῇ μετὰ τῶν ἄλλων συνεισφερόντων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐξακριβωθῇ ἐὰν δέχωνται τὰς τοιαύτας προτάσεις. Τὰ ἀποτέλεσματα τῆς τοιαύτης ἐρεύνης θὰ ἀποστέλλωνται πρὸς τὰ λοιπὰ συνεισφέροντα Κράτη καὶ τὸ ὑποβάλλον τὴν πρότασιν Συμβαλλόμενον Κράτος. Ἰδιαίτερος, αἱ γενόμεναι ρυθμίσεις σχετικῶς μετὰ τὴν ἐξουσίαν εἰς τὴν δαπάνην τῶν υπηρεσιῶν θὰ ἀναθεωροῦνται ὑπὸ τῶν συνεισφερόντων Κρατῶν κατὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὴν τριετίαν. Τὸ διαχειρίζομενον Κράτος θὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δεόντων πρὸς τὸν σκοπὸν τούτων.

Κανονισμὸς 7

Ταχὴ εἰς τὴν Περιοχὴν τῶν Πάγων

Ὅσῳς ἀναφέρεται παρουσία πάγων ἐπὶ τῆς πορείας τοῦ ἡ πλοῖον ταύτης, ὁ πλοίαρχος παντός πλοίου ὑποχρεοῦται ὅπως κατὰ τὴν νύκτα πλῆθι μετρίαν ταχυτήτα, ἢ νὰ μεταβάλλῃ πορείαν οὕτως ὥστε νὰ διέλθῃ ἐπαρκῶς μακρὰν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης.

Κανονισμὸς 8

Πορείαι/ῥάμους (Routing)

(α) Ἡ κρατήσασα πρακτικὴ ν' ἀκολουθῶνται, ἰδίᾳ εἰς συγκεκριμένας περιοχὰς, πορεῖαι υλοθετούμεναι πρὸς σκοπὸν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ ἀποφυγῆς

(ε) 'Εφ' όσον θα λαμβάνονται άπαντα τά λογικώς απαιτούμενα μέτρα διά τήν διατήρησιν τών όργάνων εἰς κατάστασιν καλῆς λειτουργίας, βλάβης εἰς τήν συσκευήν Radar, γυροσκοπικήν πυξίδα ἢ ἡχοβολιστικὴν συσκευὴν δέν θά θεωρεῖται ὡς καθιστώσα τὸ πλοῖον ἀνεξιτάτητον ἢ ἀλόγως κατακρατήσεως τοῦτου εἰς λιμένας ἔνθα εὐκολαί διὰ τὴν ἐπισκευὴν δέν εἶναι ἀμείως διαθέσιμοι.

(στ) 'Απαντα τά νέα πλοία 1.600 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἐφ' όσον ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλῶς, θά εἶναι ἐφωδιασμένα μέ μίαν ραδιοπομποποιστικὴν συσκευὴν ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνοτήτος κινδύνου συμφορημένων πρὸς τὰς σχετικὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV.

Κανονισμός 13

Ἐκδόσεις.

Τά Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν, ἕκαστον διὰ τὰ πλοία τῆς ἐθνικότητός του, νά τηροῦν ἐν ἰσχύϊ, ἢ, ἐάν εἶναι ἀναγκαῖον, νά υἱοθετοῦν μέτρα πρὸς τὸν σκοπὸν νά ἐξασφαλίζεται, ὅτι, ἀπὸ ἀκόπως ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ὅλα τὰ πλοία θά εἶναι ἐπαρκῶς καὶ ποιοτικῶς ἐπιδρομένα.

Κανονισμός 14

Βοηθήματα Ναυσιπλοίας.

Τά Συμβαλλόμενα Κράτη ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως μεριμνήσῃ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ συντήρησιν τοιούτων βοηθημάτων ναυσιπλοίας, περιλαμβανομένων τῶν ραδιοφάρων καὶ ἡλεκτρονικῶν βοηθημάτων, ὅσα κατὰ τὴν γνώμην τῶν δικαιολόγων ὁ ὅγκος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ἀπαιτεῖ ὁ βαθμὸς τοῦ κινδύνου καὶ νά μεριμνήσῃ ὅπως αἱ πληροφορίες αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ βοηθήματα ταῦτα, τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Κανονισμός 15

Ἐρευνα καὶ Διάσωσις

(α) 'Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως ἐξασφαλίσῃ τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαζούντων μέτρων διὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν ἁκτῶν καὶ τὴν διάσωσιν κινδυνεύοντων προσώπων εἰς τὴν περίχ τῶν ἁκτῶν τοῦ θέλασσαν. Τά μέτρα ταῦτα θά περιλαμβάνουν τὴν ἴδρυσιν, τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησιν τοιούτων μέσων ναυτιλιακῆς ἀσφαλείας, ὅσα κρίνονται πρακτικῶς ἐφαιρμόσιμα καὶ ἀναγκαῖα, λαμβανομένης ὅς ὄν τῆς πυκνότητος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ τῶν κινδύνων τῆς ναυσιπλοίας καὶ θά παρέχουν ὅσον εἶναι δυνατόν, κατ'ἀλληλία μέσα διὰ τὸν ἔντοπισμόν καὶ τὴν διάσωσιν τῶν προσώπων τούτων.

(β) 'Ἐκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος ἀναλαμβάνει ὅπως παρέχῃ κληρονομία σχετικὰς πρὸς τὰ ὑπάρχοντα μέσα διάσωσεως ἅτινα διαθέτει καὶ τὰς προβλέψεις τροποποιήσεως τούτων, ἐάν ὑπάρχουν τοιαῦτα.

Κανονισμός 16

Σήματα Διάσωσεως

Τά ἀκόλουθα σήματα θά χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τῶν σταθμῶν διάσωσεως καὶ τῶν ναυτικῶν μονάδων διάσωσεως ὅταν ἐπικοινωνοῦν μετὰ πλοίων ἢ προσώπων ἐν κινδύνῳ καὶ ὑπὸ τῶν πλοίων ἢ προσώπων ἐκ κινδύνῳ ὅταν ἐπικοινωνοῦν μετὰ τῶν σταθμῶν

πλοίων τούτων τὰ ὁποῖα θεωρεῖ τὰ πλοῖον ἱκανά νά παράσχουν βοήθειαν καὶ ὁ πλοίαρχος ἢ οἱ πλοίαρχοι τοῦ πλοίου ἢ τῶν πλοίων τῶν ἐπιταχθέντων ἔχουν καθήκον νά συμμορφωθῶν πρὸς τὴν ἐπίταξιν, ἐξακολουθοῦντες νά πλέουν ὁλοταχῶς πρὸς βοήθειαν τῶν κινδυνεύοντων προσώπων.

(γ) 'Ο πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρέωσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐάν κληροφορήθῃ ὅτι, ἐν ἡ περισσοτέρα πλοία ἐκτός τοῦ ἰαίκοῦ τοῦ ἔχουν ἐπιταχθῇ καὶ ἔχουν συμμορφωθῇ πρὸς τὴν ἐπίταξιν.

(δ) 'Ο πλοίαρχος πλοίου τινὸς ἀπαλλάσσεται τῆς ὑποχρέωσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, καὶ, ἐάν τὸ πλοῖον τοῦ ἔχῃ ἐπιταχθῇ, ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσεως τῆς ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τῆς παραγράφου (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐάν εἰδοποιηθῇ ὑπὸ τῶν κινδυνεύοντων προσώπων, ἢ ἀπὸ τῶν πλοίαρχων ἑτέρου πλοίου τὸ ὁποῖον κατέφθασε τὰ πρόσωπα ταῦτα, ὅτι ἡ βοήθεια δέν εἶναι πλέον ἀναγκαῖα.

(ε) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν ἀντιτίθενται πρὸς τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἐνοικιήσεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων τὴν Βοήθειαν καὶ τὴν Διάσωσιν ἐν Θαλάσσῃ, τὴν ὑπογραφείσαν ἐν Βρυξέλλαις τὴν 23ην Σεπτεμβρίου 1910, ἰδιαίτερος πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν διὰ παροχὴν βοήθειας τὴν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ άρθρου 11 τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Κανονισμός 11

Φανὸι Σημάτων

'Όλα τὰ πλοία ὀλιγῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρων, ὅταν ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλῶς, θά φέρουν ἓνα φανὸν σημάτων ἡμέρας καλῆς ἀποδόσεως, ὅστις δέν θά τρωφοδοτῇται ἀποκλειστικῶς μόνον ἐκ τῆς κυρίας ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 12

Ναυτιλιακά Ὅργανα Φερόμενα Ἐπὶ Πλοίων.

(α) 'Απαντα τὰ πλοία 1.600 κ.ο.χ. καὶ ἄνω θά εἶναι ἐφωδιασμένα μέ μίαν συσκευὴν Radar τύπου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Ἐπὶ τῆς γεωφύρας τῶν πλοίων τούτων θά υφίστανται μέσα διὰ τὴν ὑποτύπωσιν τῶν ἐνδείξεων τοῦ Radar.

(β) 'Απαντα τὰ πλοία 1.600 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἐφ' όσον ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλῶς θά εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς ραδιογυρομετρίου, ἥτις θά πληροῖ τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 τοῦ Κεφαλαίου IV. Ἡ Ἀρχὴ δύναται, ἐντός περισχῶν ὅπου θεωρεῖ ὅτι ὁ ἐφωδιασμός διὰ ταύτης συσκευῆς δέν εἶναι εὐλόγως ἢ ἀναγκαῖος νά ἐξαιρέσῃ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης πᾶν πλοῖον ὀλιγῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 5.000 κόρων, λαμβανομένου σοβαρὸς ὅς ὄν τῶν τοιούτων ὅτι ἡ συσκευὴ Ραδιογυρομετρίου εἶναι διεκλῆς ἀξίας, ἥτοι ὡς ναυτιλιακὸν ὄργανον καὶ ὡς βοήθεια ἔντοπισμοῦ τῶν πλοίων, ἀεροσκαφῶν ἢ κλωπῶν σωστικῶν μέσων.

(γ) 'Απαντα τὰ πλοία 1.600 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἐφ' όσον ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλῶς θά εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ γυροσκοπικῆς πυξίδος ἐπιπλέον τῆς μαγνητικῆς τοιαύτης. Ἡ Ἀρχὴ ἐφ' όσον θεωρεῖ ὡς μὴ εὐλόγον ἢ ἀναγκαῖαν τὴν ἀπαιτήσιν γυροπυξίδος δύναται νά ἐξαιρέσῃ ταύτης πλοία κάτω τῶν 5.000 κ.ο.χ.

(δ) 'Απαντα τὰ νέα πλοία 500 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἐφ' όσον ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλῶς, θά εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ μιᾶς ἡχοβολιστικῆς συσκευῆς.

διασώσεως και τῶν ναυτικῶν μονάδων διασώσεως. Τὰ χρησιμοποιούμενα σήματα ὑπὸ ἀεροκαφῶν ἐκτελούντων ἐργασίας ἐρεῦνης καὶ διασώσεως διὰ τὴν καθοδήγησιν τῶν πλοίων καθορίζονται εἰς τὴν κατωτέρω παράγραφον (δ). Εἰς εἰκονογραφημένους πίναξ περιγρίφων τὰ κατωτέρω ἀναφερόμενα σήματα θὰ εἶναι πάντοτε διαθέσιμος εἰς τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς ἐκάστου πλοίου εἰς τὸ ὅποιον τὸ παρὸν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται.

(α) Ἀπαντήσεις σταθμῶν διασώσεως ἢ ναυτικῶν μονάδων διασώσεως εἰς τὰ σήματα κινδύνου τὰ ἐκπεμπόμενα ὑπὸ τοῦ πλοίου ἢ προσώπου:

Σημασία.

Σήμα.

Τὴν *ἡμέραν*. Σήμα καπνοῦ πορτοκαλόχρουν ἢ συνδυασμένων φωτεινῶν καὶ ἡχητικῶν σήμα (δ-στραπή βροντή) συνιστάμενον ἐκ τριῶν ἀπλῶν σημάτων πυροδοτούμενων κατὰ διαστήματα ἐνός λεπτοῦ ἐνός λεπτοῦ περίπου.

«Σὰς βλέπομεν-βοήθεια θὰ σὰς παρασχεθῇ ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον».

(Ἡ ἐπανάληψις τῶν σημάτων τούτων θὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν σημασίαν)

Ἐάν παραστῇ ἀνάγκη, τὰ σήματα τῆς ἡμέρας δύνανται νὰ ἐκπέμπωνται τὴν νύκτα ἢ τὰ σήματα τῆς νυκτὸς τὴν ἡμέραν.

(β) Σήματα δι' ἀποβίβασιν πρὸς ὁδηγίαν μικρῶν λέμβων μεταφερομένων κληρώματα ἢ κρῶσπα ἐν κινδύνῳ:

Σημασία.

Σήμα

Τὴν *ἡμέραν*. Κατακόρυφος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἢ πυροδότησις σημῆτος πρᾶσινον ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «Κ» (—) τοῦ κώδικος δεδομένου ὑπὸ συσταλῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἡχητικά.

«Λογὴ εἶναι ἡ καλλιτέρα θέσις δι' ἀποβίβασιν».

Σημασία.

Σήμα

Τὴν *ἡμέραν*. Ὀριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων, ἐκτεινόμενων ὀριζόντιως ἢ πυροδότησις σημῆτος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (...) τοῦ κώδικος δεδομένου ὑπὸ συσταλῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἡχητικά.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος».

Τὴν *νύκτα*. Ὀριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτός ἢ λευκοῦ πυροῦ ἢ πυροδότησις σημῆτος ἐρυθρῶν ἀστέρων ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (...) τοῦ κώδικος δεδομένου ὑπὸ συσταλῆς παραγούσης σήματα φωτεινὰ ἢ ἡχητικά.

Τὴν *ἡμέραν*. Ὀριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς ἐμπιξέως τῆς λευκῆς σημαίας εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἑτέρας λευκῆς σημαίας φερομένης πρὸς τὴν ὑποδεικτέαν διευθύνειν, ἢ πυροδότησις κατακόρυφος ἐνός σημῆτος ἐρυθρῶν ἀστέρων καὶ ἐνός σημῆτος λευκῶν ἀστέρων κατὰ τὴν διευθύνειν τῆς καλλιτέρας θέσεως ἀποβίβασεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (...) τοῦ κώδικος ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ γράμματος «R» (...) τοῦ κώδικος ἐάν καλλιτέρα θέσις ἀποβίβασεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου ὑπάρχῃ περισσότερον πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (...) τοῦ κώδικος ἐάν ὑπάρχῃ καλλιτέρα θέσις ἀποβίβασεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερον πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος. Εὐνοικωτέρα θέσις πρὸς ἀποβίβασιν εὐρίσκεται εἰς τὴν ὑποδεικνυμένην κατεύθυνσιν».

Τὴν *νύκτα*. Ὀριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτός ἢ πυροῦ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τῆς τοποθετήσεως τοῦ λευκοῦ φωτός εἰς τὸ ἔδαφος καὶ ἐτέρου λευκοῦ φωτός ἢ πυροῦ διευθυνομένου πρὸς τὴν ὑποδεικτέαν διευθύνειν, ἢ πυροδότησις κατακόρυφος ἐνός σημῆτος ἐρυθρῶν ἀστέρων καὶ ἐνός σημῆτος λευκῶν ἀστέρων κατὰ τὴν διευθύνειν τῆς καλλιτέρας θέσεως ἀποβίβασεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «S» (...) τοῦ κώδικος ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ γράμματος «R» (...) τοῦ κώδικος ἐάν καλλιτέρα θέσις ἀποβίβασεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου ὑπάρχῃ περισσότερον πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως, ἢ σηματοδότησις τοῦ γράμματος «L» (...) τοῦ κώδικος ἐάν ὑπάρχῃ καλλιτέρα θέσις ἀποβίβασεως τῆς ἐν κινδύνῳ λέμβου περισσότερον πρὸς τὰ ἀριστερὰ τῆς διευθύνσεως προσεγγίσεως.

«Ἡ ἀποβίβασις ἐνταῦθα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐπικίνδυνος. Εὐνοικωτέρα θέσις πρὸς ἀποβίβασιν εὐρίσκεται εἰς τὴν ὑποδεικνυμένην κατεύθυνσιν».

(γ) Σήματα χρησιμοποιητέα ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν παρακτίων μέσων διασώσεως:

Σήμα

Σημασία.

Γενικῶς:

Εἰδικῶς:

«Σχοινίον σκυταλίδος κρατεῖται».

«Ἐνυρὸς τρύχιλος προσδέθῃ».

«Ρῦμα προσδέθῃ».

«Ἀνθρῶπος εὐρίσκεται ἐντός σωσιβίου συσκευῆς».

«Ἐλξάτε».

Γενικῶς:

Εἰδικῶς:

«Ἀρνητικόν».

«Χαλαρώσατε».

«Κράτει ἔλιν».

Τὴν *ἡμέραν*. Ὀριζόντιος κίνησις λευκῆς σημαίας ἢ τῶν βραχιόνων ἐκτεινόμενων ὀριζόντιως, ἢ πυροδότησις σημῆτος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

Τὴν *νύκτα*. Ὀριζόντιος κίνησις λευκοῦ φωτός ἢ πυροῦ ἢ πυροδότησις σημῆτος ἐρυθρῶν ἀστέρων.

(δ) Σήματα χρησιμοποιούμενα υπό άεροσκαφών εκτελούντων εργασίας έρευνας και διασώσεως διὰ νὰ κατευθύνουν τὰ πλοία πρὸς ἔν ἀεροσκάφος, ἐν πλοῖον, ἢ πρὸς πλοῖον ἐν κινδύνῳ. (Βλέπε ἐπεξηγηματικὴν Σημείωσιν κατωτέρω.)

(ι) Οἱ κατωτέρω χειρισμοὶ γινόμενοι κατὰ σειρὰν ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνουν ὅτι τὸ ἀεροσκάφος κατευθύνει πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς ἔν ἀεροσκάφος ἢ πρὸς ἔν πλοῖον ἐν κινδύνῳ·

(1) Περιγράφει ἓνα τουλάχιστον κύκλον περίεξ τοῦ πλοίου.

(2) Διορθώνεται εἰς χαμηλὸν ὕψος τὴν μέλλουσαν πορείαν τοῦ πλοίου ἐπιφανείας πλησίον τῆς πύρας αὐτοῦ, αὐξάνον καὶ μειώνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἑλίκων.

(3) Κατευθύνεται πρὸς τὴν διεύθυνσιν εἰς τὴν ὁκοῖαν τὸ πλοῖον ἐπιφανείας δέον νὰ καταυθινή.

* Ἡ ἐκπρόκλησις τῶν χειρισμῶν τούτων ἔχει τὴν αὐτὴν σημασίαν.

(ii) * Ὁ ἀκόλουθος χειρισμὸς ἐκτελούμενος ὑπὸ ἀεροσκάφους σημαίνει ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται πλέον ἡ περαιτέρω βοήθεια εἰς τὸ πλοῖον ἐπιφανείας πρὸς τὸ ὁκοῖον ἀπηυθύνετο τὸ σῆμα:

- διασταυρῶναι τὸ ἴχνος τοῦ πλοίου εἰς χαμηλὸν ὕψος πλησίον τῆς πύρας, αὐξάνον ἢ μειώνον τὸν θόρυβον τῶν κινητήρων ἢ μεταβάλλον τὸ βῆμα τῶν ἑλίκων.

Σημείωσις: * Ὁ ὁργανισμὸς θὰ διδῇ προειδοποίησιν τῶν μεταβολῶν τούτων ὡς θὰ εἶναι ἀναγκαῖον.

Κανονισμός 17

Κλίμακες Πλοηγῶν καὶ Μηχανικῶν Ἀνεκυστήρες Πλοηγῶν.

Πλοῖα ἐκτελούντα ταξίδια κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁκοῖων εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιβιβασθῶσι πλοηγοί, θὰ συμμορφοῦνται πρὸς τὰς ἀκολουθοῦσας ἀπαιτήσεις:

(α). *Κλίμακες Πλοηγῶν*

(i) * Ἡ κλίμαξ θὰ εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἱκανότητος τῶν πλοηγῶν ὅπως ἐπιβιβάζωνται καὶ ἀποβιβάζωνται ἀσφαλῶς, θὰ τηρήται καθαρὰ καὶ εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ ὑπηρεσιακῶν καὶ ἑτέρων προσώπων ὅταν τὸ πλοῖον καταπλέῃ εἰς ἡ ἀποπλέῃ ἐκ λιμένος τινός.

(ii) * Ἡ κλίμαξ θὰ ἀσφαλίζεται εἰς θέσιν τοιαύτην ὅστε νὰ εἶναι μακρὰν οἰασθῇ ποτε ἐκβολῆς ἐκ τοῦ πλοίου, ἐκαστὴ βαθμὶς θὰ ἐφάπτεται σταθερῶς εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου, θὰ εἶναι ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν μακρὰν τῶν καμπύλων ἐπιφανειῶν τοῦ σκάφους καὶ ὁ πλοηγὸς θὰ δύναται νὰ ἀνέλθῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐκὼς ἐπὶ τοῦ πλοίου χωρὶς νὰ ἀναρριχηθῇ ὀλιγώτερον τοῦ 1,5 μέτρου (ἢ 5 ποδῶν) καὶ περισσότερον τῶν 9 μέτρων (ἢ 30 ποδῶν). * Ἡ χρησιμοποιουμένη κλίμαξ θὰ ἀποτελεῖται ἐξ ἑνὸς τμήματός (μονοκόμματι) καὶ θὰ δύναται νὰ φθάσῃ τὸ ὕψος εἰς τὸ σημεῖον τοῦ πλοίου τὸ ὁκοῖον προσεγγίζεται. Διὰ νὰ ἐξασφαλισθῇ τὸ τελευταῖον δέον ὅπως διατίθεται ἐκπαιρὲς πλεονάζον μῆκος κλίμακος ἵνα καλύπτονται ἀπασταί καταστάσεις φορτώσεως καὶ διαμῆκους κλίσεως τοῦ πλοίου καθὼς καὶ ἡ περίπτωσις ἐγκαταστάσεως πρὸς τὴν ἀντίθετον πλευρὰν μέχρι 15 μοιρῶν. * Ὅταν ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τὸ ἐπίπεδον τῆς θαλάσσης εἰς τὸ σημεῖον εἰσοδοῦ εἶναι μεγαλύτερα τῶν 9 μέτρων (30 ποδῶν) ἡ πρόσβασις ἀπὸ τὴν κλίμακα πλοηγῶν εἰς τὸ πλοῖον θὰ ἐξασφαλισθῇ μὲν μὴ κλίμακος ἀπὸ τὴν κλίμακα πλοηγῶν ἢ ἄλλων ἐξ ἴσου ἀσφαλῶν καὶ ἀνέμων μόνον.

(iii) Αἱ βαθμίδες τῆς κλίμακος πλοηγῶν θὰ εἶναι:

(1) Ἐκ σκελετικῆς κατασκευῆς ἢ ἑτέρου ὁμοίου ἱσοδυνάμου χαρακτηρηστικῶν, κατασκευασμένων ἐξ ἑνὸς τμήματος ξύλου ἢ ἑτέρου ὁμοίου, θὰ διαφέρουν κατὰλληλῶν ἀντιολισθηρῶν ἐπιφανειῶν. Αἱ τῶν-αυτῶν τελευταῖα βαθμίδες δύνανται νὰ εἶναι κατασκευασμέναι ἐξ ἐλαστικοῦ ἑλαστικοῦ ἀντοχής καὶ σκληρότητος ἢ ἐξ ἄλλου κατάλληλου ὁμοίου ἱσοδυνάμου χαρακτηρηστικῶν.

(2) Θὰ εἶναι κατ' ἐλάχιστον μήκους 480 χιλ. / τρῶν (ἢ 19 δεκτῶν), πλάτους 115 χιλ. / τρῶν (ἢ 4,5 δεκτῶν) καὶ πάχους 25 χιλ. / τρῶν (ἢ 1 δεκτῶν), ἐξαιρουμένης τῆς τυχόν ὑπερχύσεως ἀντιολισθηρῶς ἐπιστρώσεως.

(3) Θὰ ἀπέχουν μεταξύ τῶν ἐξ ἴσου ὀλιγώτερον τῶν 300 χιλ. / τρῶν (ἢ 12 δεκτῶν) καὶ ὀλιγώτερον τῶν 380 χιλ. / τρῶν (ἢ 15 δεκτῶν) καὶ θὰ συγκαταθῶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὅστε νὰ παραμῶνουν ὀριζόντιοι.

(iv) Αἱ κλίμακες πλοηγῶν δὲν ἐπιτρέπεται νὰ φέρων βαθμίδας προερχομένους ἐξ ἀντικαταστάσεως περισσοτέρους τῶν δύο αἱ ὁκοῖαι συγκαταθῶναι εἰς τὴν θέσιν τῶν διὰ μεθόδου διαφόρου τῆς χρησιμοποιουμένης κατὰ τὴν ἀρχαίαν κατασκευὴν αὐτῶν. Βαθμίδες συγκαταθῶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον δέον ὅπως ἀντικαθίστανται τὸ πλεονέκτημα λογικῶς καὶ πρακτικῶς δυνατόν διὰ βαθμίδων συγκαταθῶναι εἰς τὴν θέσιν τῶν διὰ μεθόδου χρησιμοποιουμένης κατὰ τὴν ἀρχαίαν κατασκευὴν. * Ὅτε οἰκίσκους βαθμίδας προερχομένη ἐξ ἀντικαταστάσεως συγκαταθῶναι ὑπὸ τῶν κλεισμάτων σχοινίων δι' ἐντομῶν εἰς τὰ ἄκρα τῆς βαθμίδας, αἱ τοιαῦται ἐντομαὶ θὰ χερσώνονται καὶ τῶν ἐπιμεκιστέρων πλευρῶν τῆς βαθμίδας.

(v) Τὰ πλευρικά σχοινία τῆς κλίμακος θὰ ἀποτελοῦνται ἀπὸ δύο ἀκάλυπτα τοιαῦτα τόκου Manila εἰς ἐκαστὴν πλευρὰν, περιμέτρου ὀλίγ μικρότερος τῶν 60 χιλ. / τρῶν (ἢ 2,5 δεκτῶν). * Ἐκαστον σχοινίον θὰ εἶναι συνῆξ ἀνω δεσμῶν (κόμβων) εἰς ὀλιγώτερον σημεῖον ἀπὸ τῶν ἐνδοτῶν βαθμίδων. Δύο σχοινίον χειραγωγὸ καλῶς στερεωμένοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ περιμέτρου ὀλίγ μικρότερος τῶν 65 χιλ. / τρῶν (ἢ 2,5 δεκτῶν) καὶ ἐν σχοινίον ἀσφαλῆας θὰ διατίθενται ἔκτομα πρὸς χρῆσιν ὅτε τοῦτο ἀπαιτηθῇ.

(vi) Τραβέρσαι κατασκευασμέναι ἐκ σκληρῆς ξυλείας ἢ ἑτέρου ὁμοίου ἱσοδυνάμου χαρακτηρηστικῶν, ἀποτελοῦνται ἐξ ἑνὸς μόνον τμήματος ξύλου μήκους ὀλίγ μικρότερου τῶν 1,80 μέτρων (ἢ 5 ποδῶν καὶ 10 δεκτῶν), θὰ ὀρίστανται εἰς τοιαυτὰ διαστήματα ὅστε νὰ ἐμποδίσουν τὴν περιέλιξιν τῆς κλίμακος. * Ἡ κατωτάτη τραβέρσα θὰ συμπίπτῃ μετὰ τὴν ἐκπληκτὴν βαθμίδα ἐκ τῶν κατὰ κατὰ τὴν διαστήματα μεταξύ οἰασθῶν τετραβέρσας καὶ τῆς ἐκπληκτῆς δὲν θὰ ὑπερβαίνον τὰς 9 βαθμίδας.

(vii) Θὰ ὀρίστανται μέσα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλῆας καὶ ἀνέτου διαλέσεως ἑνός, καὶ ἡ ἐκτὸς τοῦ πλοίου μεταξὺ τοῦ ἀνωτέρου σημείου τῆς κλίμακος πλοηγῶν ἢ οἰασθῶν τετραβέρσας ἀποσπινόμενης ἢ ἑτέρου ἀναλόγου μέσου. * Ὅπου ἡ τοιαύτη διάλυσιν πραγματοποιοῦται διὰ θυρῶν εἰσοδοῦ ἐπὶ τῶν κινηλῶν τῆς κουπαστῆς, θὰ ὀρίστανται κατάλληλοι χειρολαβῆ. * Ὅπου ἡ τοιαύτη διάλυσιν πραγματοποιοῦται διὰ κλίμακος κουπαστῆς, ἡ κλίμαξ αὐτὴ θὰ συνδέεται ἀσφαλῶς ἐπὶ τῶν κινηλῶν τῆς κουπαστῆς, ἡ κλίμαξ αὐτὴ θὰ συνδέεται ἀσφαλῶς ἐπὶ τῶν κινηλῶν τῆς κουπαστῆς καὶ ἐπὶ πλατφόρμας καὶ θὰ ὀρίστανται δύο στήλικοι ἱκανοὶ ὅπως ἀποκλείουν στήριγμα διὰ τῶν χειρῶν εἰς τὸ σημεῖον εἰσοδοῦ ἢ ἐξόδου ἐκ τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἀπόστασιν μεταξύ τῶν ὀλίγ μικρότερος τῶν 0,70 μέτρων (ἢ 2 ποδῶν καὶ 3 δεκτῶν) καὶ ὀλίγ μεγαλύτερον τῶν 0,80 μέτρων (ἢ 2 ποδῶν καὶ 7 δεκτῶν). * Ἐκαστος στήλικοις θὰ εἶναι σταθερῶς συνδεόμενος μετὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου καὶ ἡ πλευρὰν τῆς βάσεως αὐτοῦ καθὼς καὶ εἰς τ

(γ) Ἡ μεταφορά ἐκ τῆς αὐτομάτου εἰς τὴν χειροκίνητον πηδαλιουχίαν καὶ ἀντιστρόφως θὰ πραγματοποιηθῇ ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ ἢ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον αὐτοῦ.

Κανονισμός 20

Ναυτιλιακὰ Ἐκδόσεις.

Ἀπαντα τὰ πλοῖα θὰ φέρουν ἐπαρκεῖς εἰς ἀριθμὸν καὶ εἶδος ἐνημερωμένους χάρτας, ναυτιλιακὰς οδηγίας, φαρδοεγκτάς, ἀγγελίας τοῖς ναυτιλλομένοις, πίνακας καλινροῖδων καὶ ἄλλας ναυτιλιακὰς ἐκδόσεις ἀπαραίτητους διὰ τὸ ἐπικείμενον ταξείδιον.

Κανονισμός 21

Διεθνὴς Κώδις Σημάτων.

Ἀπαντα τὰ πλοῖα τὰ ὅποια συμφώνως πρὸς τὴν παρῶσαν Σύμβασιν ἀπαιτεῖται ὅπως φέρουν ραδιοτηλεγραφικὴν ἢ ραδιοτηλεφωνικὴν ἐγκατάστασιν, θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ τὸν Διεθνῆ Κώδικα Σημάτων. Ἡ ὥς ἄνω ἐκδοσις θὰ φέρεται καὶ ὑπὸ οἰουδήποτε ἄλλου πλοίου ὑπὸ τοῦ ὁποῦ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς θὰ εἶναι ἀνυγκαια ἢ χρήσις.

σημείον ὑψηλότερον. Θὰ ἔχῃ διάμετρον οὐχὶ μικροτέραν τῶν 40 χιλ./τρων (ἢ 1,5 δακτύλων) καὶ θὰ ἐκτείνεται ὑπερβῶν τῆς κουπαστῆς οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 1,20 μέτρων (ἢ 3 ποδῶν καὶ 11 δακτύλων).

(viii) Κατὰ τὴν νύκτα θὰ ὑφίσταται φωτισμὸς τοιοῦτος ὥστε τὸσον ἡ κλίμαξ πλοίου ὡς καὶ τῆς πλεωρῆς τοῦ πλοίου ὅσον καὶ τὸ σημείον ἐπιβάσεως τοῦ πλοίου νὰ φωτίζωνται ἐπαρκῶς. Ἐν κυκλικὸν σφαιρίον ἐφοδιασμένον δι' αὐτομάτου φωτός θὰ τηρηθῇ ἀμέσως διαθέσιμον πρὸς χρῆσιν. Ἐν ὁριμὸν θὰ τηρηθῇ ἀμέσως διαθέσιμον πρὸς χρῆσιν ἐάν θὰ ἀπαιτηθῇ.

(ix) Θὰ ὑφίστανται μέσα καθιστῶντα τὴν κλίμακα πλοίου ἱκανὴν ὅπως χρησιμοποιηθῇ εἰς ἐκατέραν πλευρὰν τοῦ πλοίου.

(x) Ἡ ἀνάρτησις τῆς κλίμακος καὶ ἡ ἀποεπιβάσεσις τοῦ πλοίου θὰ παρακολουθῇται ὑπὸ ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου.

(xi) Ὅπου ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίου κατασκευαστικὰ χαρακτηριστικά, ὡς προεξέχοντα περιζώματα, δυνατόν νὰ ἐμποδίζουν τὴν ἐφαρμογὴν οἰασθήκωτε ἐκ τῶν ἄνω διατάξεων, θὰ λαμβάνωνται εἰδικὰ μέτρα πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς ἵνα ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἐπιβάσεις καὶ ἀποβάσεις προσώπων ἐπὶ τοῦ πλοίου δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ ἀσφαλῶς.

(β) Μηχανικοὶ Ἀνελκυστήρες Πλοίων.

(i) Μηχανικὸς ἀνελκυστήρ πλοίου, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται καὶ βοηθητικὸς ἐξαρτισμὸς αὐτοῦ, θὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς. Θὰ εἶναι τοιοῦτοτρόπως σχεδιασμένος καὶ κατασκευασμένος ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι ὁ πλοηγὸς δύναται νὰ ἀνέλθῃ ἐπ' αὐτοῦ καὶ κατέλθῃ καθὼς καὶ ἐπιβιβασθῇ εἰς τὸ κατὰστρωμα ἀσφαλῆς καὶ ἀντιστρόφως.

(ii) Κλίμαξ πλοίου συνηθισμένη πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ φυλάσσεται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κλησίον τοῦ ἀνελκυστήρος διαθέσιμη πρὸς ἄμεσον χρῆσιν.

Κανονισμός 18

Σταθμοὶ Ραδιοτηλεφώνου UHF.

Ὅτε Συμβαλλόμενον Κράτος ἀπαιτεῖ ὅπως πλοῖα ναυσιπλοῦντα εἰς τὴν περιοχὴν τῆς κυριαρχίας του, εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ σταθμὸν ραδιοτηλεφώνου UHF. Ἴνα οὗτος χρησιμοποιηθῇ ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἐγκατεστημένον σύστημα ἀκοστοποῦν εἰς τὴν ἐκπύξιν τῶν προϋποθέσεων ἀσφαλτοῦς ναυσιπλοίας, ὁ τοιοῦτος σταθμὸς θὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 17 τοῦ Κεφαλαίου IV καὶ θὰ λειτουργῇ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 8 τοῦ Κεφαλαίου IV.

Κανονισμός 19

Χρήσις τοῦ Αὐτομάτου Πηδαλιούχου.

(α) Εἰς περιοχὰς μεγάλης κυκλοφοριακῆς συμφορήσεως, ὑπὸ συνθήκας περιωρισμένης ὁρατότητος καὶ εἰς οἱδήποτε ἄλλην ἐπικίνδυνον κατάστασιν ναυσιπλοίας, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται αὐτομάτος πηδαλιούχος, θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἄμεσος μετατροπὴ τῆς αὐτομάτου πηδαλιουχίας εἰς ἐπὶ ἀνθρώπινον ἐλεγχον τοιαύτην.

(β) Ὑπὸ συνθήκας ὡς αἱ ἀνωτέρω, θὰ εἶναι δυνατόν/ ἀξιωματικὸς φυλακτῆς νὰ ἔχῃ εἰς διάθεσιν τοῦ ἀνευ καθυστερήσεων τὰς ὑπηρεσίας ἱκανοῦ πηδαλιούχου ὁ ὁποῖος θὰ εἶναι ἑτοιμὸς ἀνὰ πάσαν στιγμὴν νὰ ἀναλάβῃ τὸν ἐλεγχον τοῦ πηδαλίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΙΤΗΡΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α' — ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1

Εφαρμογή

Εκτός εάν άλλως ρητώς ορίζεται, τό παρόν Κεφάλαιον, περιλαμβανομένων των Μερών Α', Β', και Γ', έχει εφαρμογήν εις την μεταφοράν σιτηρών υπό όλων των πλοίων επί των οποίων οι παρόντες Κανονισμοί εφαρμόζονται.

Κανονισμός 2

Ορισμοί

(α) Ο όρος «σιτηρά» περιλαμβάνει σίτον, άραβόσιτον, βρώμη, σίκαλιν, κριθήν, όρζαν, όσπρια, σπόρους άς και τας επεξεργασμένας μορφάς αυτών, ή συμπεριφορά των οποίων είναι παρομοία προς την των σιτηρών εις την φυσικήν των κατάστασιν.

(β) Ο όρος «πλήρης διαμέρισμα» άναφέρεται εις ολονόηποτε διαμέρισμα έντός του οποίου μετά την φόρτωσιν και διευθέτησιν άς απαιτείται υπό του Κανονισμού 3, τή χύδην σιτηρά είναι εις την άνωτέρα δυνατόν στάθμη των.

(γ) Ο όρος «μερικώς πεπληρωμένον διαμέρισμα» άναφέρεται εις ολονόηποτε διαμέρισμα όπου τή χύδην σιτηρά δέν έχουσι φορτωθή διά του τρόπου του περιγραφομένου εις την παράγραφον (β) του παρόντος Κανονισμού.

(δ) Ο όρος «γωνία κατακλύσεως» (ΘΓ) είναι ή γωνία κλίσεως κατά την οποίαν άνοήματα εις τό σκάφος, υπερτεγάσματα ή υπερεκτασσεύαι, τά όποια δέν δύνανται νά κλείσουν καιροστεγώς, έμβατίζονται. Κατά την εφαρμογήν του παρόντος όρισμού μικρά άνοήματα μέσω των οποίων δέν δύναται νά λάβη χώραν προοδευτική κατάκλυσις, δέν είναι άπαραίτητον νά θεωρηθώσιν άς άνοήκατα.

Κανονισμός 3

Διευθετησις Σιτηρών

Όλαι άι άναγκαΐαι και εύλογαι διευθετήσεις, δέον όπως εκτελεσθώσιν ίνα άπασαι αι ελεύθεραι έπιδράσιν επί των σιτηρών ταυτισθών προς τό όριζόντιον επίπεδον και έλαττωθή ή επίδρασις εκ της μετακινήσεως αυτών.

(α) Έντός ολονόηποτε «πλήρους διαμερίσματος» τή σιτηρά χύδην δέον όπως διευθετώνται κατά τοιοδών τρόπον ώστε νά πληρούνται άπαντες οι υπό τή καταστράματα και καλύμματα στομίαν κυτών χώροι εις τόν μέγιστον δυνατόν βαθμόν.

(β) Μετά την φόρτωσιν, άπασαι αι ελεύθεραι έπιδράσιν έπιδράσιν έντός των μερικώς πεπληρωμένων διαμερισμάτων», δέον όπως έχωσι διευθετηθή ώστε νά ταυτίζονται προς τό όριζόντιον επίπεδον.

(γ) Η Άρχή δύναται, κατά την έκδοσιν έγγράφου έξουσιοδοτήσεως, συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 9 του παρόντος Κεφαλαίου, νά εξαίρεση της διευθετήσεως περι-

πτώσεις και τή τας όποιας τή γεωμετρική στοιχεία του υπό τό κατάστρωμα κενού τή προκύπτοντα εκ των ελευθέρως ρεόντων σιτηρών έντός διαμερίσματος τινός, μέσω τροφοδοτικών στομίαν, διατρήτων καταστρώματων ή άλλων παρεμφερών μέσων, έληφθώσιν υπό όσιν προς ίκανοποίησιν της κατά τούς ύπολογισμούς του βάθους του κενού χώρου.

Κανονισμός 4

Απαιτήσεις Εύσταθειας εις την Άθικτον Κατάστασιν

(α) Οι άπαιτούμενοι ύπολογισμοί υπό του παρόντος Κανονισμού θά βασίζονται εις τας πληροφορίας εύσταθειας άφίνως δίδονται συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 19 του Κεφαλαίου II-1 της παρούσης Συμβάσεως, ή θά είναι σύμφωνοι προς τας άπαιτήσεις της έγγράφου έξουσιοδοτήσεως της Άρχης συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 10 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τά χαρακτηριστικά της άθικτου εύσταθειας ολονόηποτε πλοίου μεταφέροντος σιτηρά χύδην θά έμφαίνηται ότι άναποκρίνονται, κατά την διάρκεια του ταξιδίου, τουλάχιστον προς τή κατωτέρα κριτήρια άφού ληφθών υπό όσιν αι κατά τόν εις τό Μέρος Β περιγραφόμενον τρόπον ροπαί κλίσεως συνεκείλ μετακινήσεως των σιτηρών.

(i) ή γωνία κλίσεως συνεκείλ μετακινήσεως των σιτηρών δέν θά είναι μεγαλύτερα των 12 μοιρών έκτός της περιπτώσεως κατά την οποίαν ή Άρχή, παρέχουσα έξουσιοδοτήσιν συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 10 του παρόντος Κεφαλαίου, δύναται νά άπαιτήσει μικρότερων γωνιών κλίσεως έαν θεωρή ότι εκ της πείρας τουτο άπέδείχθη άπαραίτητον*.

(ii) εις τό διάγραμμα στατικής εύσταθειας, ή καθαρά ή άπομένουσα έπιδράσει με- ταξύ της καμπύλης μοχλοβραχίονος κλίσεως και της καμπύλης μοχλοβραχίονος έκτασεως μέχρι της γωνίας κλίσεως της μεγίστης διαφοράς μεταξύ των τεταγμένων των δύο καμπύλων, ή 40 μοιρών ή της «γωνίας κατακλύσεως» (ΘΕ), ολονόηποτε είναι μικρότερα, θά είναι υπό άπάσας τας συνθήκας φορτώσεως ούχί μικρότερα των 0,075 μετροκακτινίων, και

(iii) τό άρχικόν μετακεντρικόν ύψος, μετά την διόρθωσιν των επιδράσεων των ελευθέρων έπιδράσεων των όρνων εις τας δεξιμενάς, δέν θά είναι μικρότερον των 0,30 μέτρων.

(γ) Πρό της φορτώσεως σιτηρών χύδην ο πλοίαρχος, έφ' όσον άπαιτηθή από τό Συμβαλλόμενον Κράτος της Χώρας του λιμένος φορτώσεως, θά έπιδεικνύη την ίκανότητα του πλοίου όπως συμμορφωθή προς τή κριτήρια εύσταθειας τή άπαιτούμενα υπό της παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού, εις όλα τά στάδια ολονόηποτε ταξείδου διά της χρήσεως πληροφοριών έγκεκριμένων και άποδεδειγμένων συμφώνως προς τούς Κανονισμούς 10 και 11 του παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Μετά την φόρτωσιν ο πλοίαρχος θά εξασφαλίζει ότι τό πλοίου είναι εις όρθιαν θέσιν πριν ή άνοιχθή εις την θάλασσαν.

Κανονισμός 5

Διαμήκη Διαφράγματα και Λεκάναι

(α) Εις άμφοτέρας τας περιπτώσεις των «πλήρων» και «μερικώς πεπληρωμένων διαμερισμάτων» διαμήκη διαφράγματα δύνανται νά εγκαθίστανται άς μέσα ή διά νά

* Επί παραδείγματι, ή έπιτροπική γωνία κλίσεως δύναται νά περιορισθώ εις την γωνίαν κλίσεως κατά την οποίαν ή άκμή του κυρίου καταστρώματος θά έμβατίζεσθαι υπό συνθήκας ήμεροδύντος ύδατος.

ληλως ὑπ' ὄψιν αἱ ἐξ αὐτῶν ἐπιδράσεις κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ροπῶν κλίσεως ὡς περιγράφονται εἰς τὸ Τμήμα ΙΙΙ τοῦ Μέρους Β' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἡ ἀνταχθὴ τῶν διαφωτισμῶν ἔτινα σχηματίζουν τὰ τροφοδοτικά στόμια, δέον ὅπως ἀνταναρρῶνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Τμήματος Ι τοῦ Μέρους Γ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Κανονισμός 8

Συνδυασμοὶ Διατάξεων

Κατὰ τὰ κῶτα καὶ ὑπερκείμενα αὐτῶν διαφωτισμῶν δύναται νὰ φορτωθῶν ὡς ἐν διαμέρισμα, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ροπῶν ἔγκαιρως κλίσεως θὰ λαμβάνεται καταλληλῶς ὑπ' ὄψιν ἡ ροπὴ τῶν σιτηρῶν πρὸς τοὺς κατετέ-
ρους χώρους.

Κανονισμός 9

Ἐφαρμογὴ τῶν Μερῶν Β' καὶ Γ'

Ἀρχὴ ἡ Συμβαλλόμενον Κράτος ἐνεργεῖν διὰ λογαριασμὸν Ἀρχῆς τινὸς δύν-
ναι νὰ χορηγήσῃ ἀπόκλισιν ἐκ τῶν ὑποθετικῶν δεδομένων ἔτινα περιέχονται εἰς τὰ
Μέρη Β' καὶ Γ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου εἰς τὰς περιπτώσεις ἐκείνας διου θεωρεῖται ὅτι
τοῦτο δικαιολογεῖται, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις διὰ τὴν φόρτωσιν ἢ τὰ κατα-
σκευαστικά στοιχεία, ἐφ' ὅσον ἔχουν τηρηθῇ τὰ κριτήρια εὐσταθείας τῆς παραγράφου
(β) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ὅπου ἔχει χορηγηθῇ τοιαύτη ἐξου-
σιοδότησις συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα Κανονισμὸν, εἰς τὴν ἔγγραφον ἐξουσιοδότη-
σιν θὰ περιλαμβάνωνται κληροφροῖαι καὶ στοιχεῖα φορτώσεως σιτηρῶν.

Κανονισμός 10

Ἐξουσιοδότησις

(α.) Ἐγγραφοῦ ἐξουσιοδότησις θὰ ἐκδίδεται δι' ἑκάστον πλοῖον τὸ ὁποῖον φορτῶ-
ναι συμφώνως πρὸς τοὺς Κανονισμοὺς τοῦ παρόντος Κεφαλαίου εἰτε ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς
ἢ εἰτε ὑπὸ τινος Ὄργανισμοῦ ἀνεγνωρισμένου ὑπ' αὐτῆς ἢ ὑπὸ Συμβαλλόμενου Κράτους
ἐνεργούντος διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀρχῆς. Αὕτη θὰ γίνεταί ἀποδεκτὴ ὡς ἀπόδειξις ὅτι
τὸ πλοῖον εἶναι ἱκανὸν ὅπως συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παρόντων Κανονι-
σμῶν.

(β.) Τὸ ἔγγραφον θὰ συνοδεύηται καὶ θὰ ἀναφέρεται εἰς τὸ ἔγγραφο εὐσταθείας φορ-
τώσεως σιτηρῶν ἵνα καθιστᾷ τὸν πλοίαρχον ἱκανὸν ὅπως συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἀπαι-
τήσεις τῆς παραγράφου (γ) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Τὸ
ἔγγραφο τοῦτο θὰ συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ III τοῦ πα-
ρόντος Κεφαλαίου.

(γ.) Τὸ ἔγγραφον, τὰ στοιχεῖα εὐσταθείας φορτώσεως σιτηρῶν καὶ τὰ συναφεῖ οἱ σέ-
δια δύναται νὰ συντάσσωνται εἰς τὴν ἐπίσημον γλῶσσαν ἢ γλῶσσας τῆς χώρας ἐκδο-
σεως. Ἐάν ἡ χρησιμοποιομένη γλῶσσα δέν εἴναι Ἀγγλικά ἢ Γαλλικά, τὸ κείμενον
θὰ περιλαμβάνη μετάφρασιν εἰς μίαν ἐκ τῶν γλωσσῶν τούτων.

(δ.) Ἀντίγραφον τοῦ ἔγγραφου, τῶν στοιχείων εὐσταθείας φορτώσεως σιτηρῶν καὶ
τῶν συναφῶν σχεδίων δέον ὅπως εὐρίσκωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ὁ
Πλοίαρχος, ἐάν ζητηθῇ, ἐπιδεικνύει ταῦτα πρὸς ἐπιθεώρησιν τοῦ Συμβαλλόμενου
Κράτους τῆς χώρας τοῦ λιμένος φορτώσεως.

(ε.) Πλοῖον ἀνευ τοιαύτης ἔγγραφου ἐξουσιοδότησεως δέν θὰ φορτῶνται σιτηρὰ
μέχρις ὅτου ὁ Πλοίαρχος ἐπιδείξῃ πρὸς ἱκανοποίησιν τῆς Ἀρχῆς ἢ τοῦ Συμβαλλόμε-

μείσου τὰς δυσμενεῖς ἐπιδράσεις κλίσεως ἐκ τῆς μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν ἢ διὰ νὰ
περιορίσουν τὸ ὕψος τοῦ φορτίου τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ νὰ ἀσφαλίσθῃ ἡ ἐπιφά-
νεα τῶν σιτηρῶν. Τοιαῦτα διαφωτισμῶν δέον ὅπως κατασκευάζωνται αὐτοσφύρα-
σιμῶν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Τμήματος Ι τοῦ Μέρους Γ' τοῦ παρόντος Κεφα-
λαίου.

(β) Ἐντὸς «πλήρους διαμερίσματος» ἐφ' ὅσον τοποθετεῖται διάφωτισμα ἵνα περιο-
ρίσῃ τὰς δυσμενεῖς ἐπιδράσεις ἐκ τῆς μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν:

(i) θὰ ἐπεκτείνεται ἀπὸ καταστρώματος εἰς κατάστρωμα εἰς διαμέρισμα μετὰ ἐν-
διάμεσου καταστρώματος, καὶ

(ii) θὰ ἐπεκτείνεται πρὸς τὰ κάτω ἐκ τῆς κάτω ὀδῆς τοῦ καταστρώματος ἢ τῶν
καλυμμάτων τῶν στομίων κυτῶν μέχρις ἀποστάσεως καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ
Τμήματος II τοῦ Μέρους Β' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Ἐκτός τῆς περιπτώσεως τῶν λινωσπάρων ἢ ἑτέρων σπάρων ἐξόντων παρόμοια χαρα-
κτηριστικά, τὰ διαμήκη διαφωτισμῶν κατὰ τὴν τοῖ στομίον κύτους δύναται νὰ ἀντικα-
τασταθῶν διὰ λεκάνης σχηματιζομένης διὰ τοῦ τρόπου τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ
Τμήματος Ι τοῦ Μέρους Γ' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Ἐντὸς «μερικῶς πεπληρωμένου διαμερίσματος», ἐφ' ὅσον τοποθετεῖται
διάφωτισμα, δέον ὅπως τοῦτο ἐκτείνεται εἰς ὅσον ἴσον πρὸς τὸ ἐν ὄψει τοῦ μεγίστου
πλάτους τοῦ διαμερίσματος ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν ὡς καὶ κάτωθεν τῆς
ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν κατὰ τὴν αὐτὴν ἀπόστασιν. Ὅτε τὸ διάφωτισμα τοῦτο χρησι-
μοποιεῖται ἵνα περιορίσῃ τὸ βάθος τοῦ φορτίου τοῦ προοριζομένου διὰ τὴν ἀσφάλισιν
τῆς ἐπιφανείας, τὸ ὕψος τοῦ κεντρικοῦ διαφωτισμοῦ δέον ὅπως μὴ εἴναι ὀλιγότερον
τῶν 0,60 μέτρων ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν.

(δ) Πιλέον τῶν ἀνωτέρω, αἱ δυσμενεῖς ἐπιδράσεις κλίσεως ἐκ τῆς μετακινήσεως τῶν
σιτηρῶν δύναται νὰ μειωθῶν διὰ συμπαγὸς στοιβασίας πρὸς τὰς πλευρὰς καὶ τὰ ἐγ-
κάρσια διαφωτισμῶν τοῦ διαμερίσματος διὰ σάκων, πεπληρωμένων διὰ σιτηρῶν ἢ ἐ-
τέρου ὁμοίου φορτίου ἑταρκτικῶς προστατευομένου ἐκ τῆς μετακινήσεως.

Κανονισμός 6

Ἀσφάλισις

(α) Ἐκτός τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἔχει ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ δυσμενὴς ἐπίδρασις
κλίσεως συνεπείᾳ μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν συμφώνως πρὸς τοὺς παρόντας
Κανονισμοὺς, ἡ ἐπιφάνεια τῶν χύδην σιτηρῶν ἐντός οὐδεῖποτε «μερικῶς πεπληρω-
μένου διαμερίσματος» δέον ὅπως διευθετῇ ὀριζοντίως καὶ καλύπτεται διὰ σιτηρῶν
ἐντός σάκων συμπαγῶς ἐστοιβιζμένων καὶ ἐκτεινομένων εἰς ὕψος ὀχι ὀλιγότερον
τοῦ 1/16 τοῦ μεγίστου πλάτους τῆς ἐλευθέρας ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν ἢ 1,20 μέτρων.
οὐδεῖποτε εἴναι τὸ μεγαλύτερον. Ἀντὶ τῶν ἐναεκασιμῶν σιτηρῶν, ἔτερον κατὰ-
λὼν φορτίον ἔλασκειν τοδὸλαχιστον τὴν ἴδιαν πίεσιν δύναται νὰ χρησιμοποιεῖται.

(β) Τὰ ἐναεκασιμῶν σιτηρῶν ἢ ἔτερον κατάλληλον φορτίον δέον ὅπως ὑποστηρί-
ζωνται μετὰ τὸν περιγραφόμενον τρόπον εἰς τὸ Τμήμα II τοῦ Μέρους Γ' τοῦ παρόντος
Κεφαλαίου. Ἐναλλακτικῶς ἡ ἐπιφάνεια τῶν χύδην σιτηρῶν δύναται νὰ ἀσφαλίζεται
διὰ ταινιῶν ἢ συμπαγῶν ὡς ταῦτα περιγράφονται εἰς τὸ Τμήμα ἐκείνο.

Κανονισμός 7

Τροφοδοτικὰ Στόμια καὶ Ὁχετοὶ

Ἐάν τροφοδοτικὰ στόμια ἢ ὀχετοὶ ἔχωσι τοποθετηθῇ, δέον ὅπως ληφθῶν καταλ-

όπως περιλαμβάνονται εις την έγγραφον εξουσιοδότησιν ή τας πληροφορίας περί φορτώσεως σιτηρών.

Κανονισμός 13

Έξαρτάς δι' Όρισμένα Ταξείδια

Η Αρχή ή Συμβалλόμενον Κράτος ενεργούν διά λογαριασμόν της Αρχής δύνανται νά εξαιρέσουν συγκεκριμένα πλοία ή κατηγορίας πλοίων εκ της εφαρμογής απαιτήσεων των Κανονισμών 3 έως 12 του παρόντος Κεφαλαίου εάν θεωρούν ότι το προστευχόμενον της περιοχής και αι συνθήκαι του ταξιδίου είναι τοιαύται ώστε νά καθιστούν την εφαρμογήν των απαιτήσεων αυτών παράλογον ή μη άναγκαίαν.

ΜΕΡΟΣ Β' — ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΥΠΟΘΕΤΙΚΩΝ ΡΟΠΩΝ ΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΜΗΜΑ I — ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΘΕΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΞΙΚΤΟΥ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ II — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

ΤΜΗΜΑ III — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΧΕΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ IV — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

ΤΜΗΜΑ V — ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ' ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΜΗΜΑ I — ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΘΕΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΞΙΚΤΟΥ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

(α) Προς τόν σκοπόν ύπολογισμού της επικινδύνου ροπής κλίσεως συνεκείλ μετακινήσεως της επιφανείας του φορτίου επί πλοίων μεταφερόντων σιτηρά χύδην, θα υποτίθεται ότι:

(i) Έντός «πλήρων διαμερισμάτων» τά όποια έχουν διευθετηθή συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 3 του παρόντος Κεφαλαίου, θέσταιται κενόν κάτωθεν άπακθών των όριακων επιφανειών έχον κλίσιν προς τό όριζόντιον μικρότεραν των 30 μοιρών και ότι τό κενόν τούτο είναι παράλληλον προς τήν όριακήν επιφάνειαν μέ μέσον βάθος ύπολογιζόμενον συμφώνως προς τόν κατωτέρω τύπον:

$$Vd = Vd_1 + 0,75(d - 600) \text{ χιλ./τρα (mm)}$$

Ένθα:

Vd = Μέσον ύψος κενού εις χιλ./τρα (mm)

Vd_1 = Τυποποιημένο ύψος κενού εκ του Πίνακος I κατωτέρω

d = Πρωτογενειών βάθος δοκού εις χιλ./τρα (mm)

Είς οδδεμίαν περίπτωσην τό Vd θα ύποτίθεται ότι είναι μικρότερον των 100 χιλ./τρων (mm).

του Κράτους του λυμένου φορτώσεως ενεργούντος διά λογαριασμόν της Αρχής, ότι τό πλοϊον εις τήν προτεινομένην κατάστασιν φορτώσεως θα συμμορφωθή προς τας απαιτήσεις των παρόντων Κανονισμών.

Κανονισμός 11

Πληροφορία Φορτώσεως Σιτηρών

Αί πληροφορίες αύται θα είναι έπαρκείς ίνα επιτρέψουν εις τόν Πλοίαρχον νά κρίνη, εις άκρας τας λογικάς πιθανάς καταστάσεις φορτώσεως, τας ροκάς κλίσεως συνεκείλ μετακινήσεως των σιτηρών, ύπολογιζόμενας συμφώνως προς τό Μέρος Β' του παρόντος Κεφαλαίου. Θα περιλαμβάνουν τά ακόλουθα:

(α) Πληροφορία έγκεκριμένη υπό της Αρχής ή υπό Συμβаллόμενου Κράτους ενεργούντος διά λογαριασμόν της Αρχής:

(i) καμπύλας ή πίνακας ροπών κλίσεως σιτηρών δι' έκαστον διαμέρισμα, πλήρως ή μερικώς πεπληρωμένον ή συνδυασμόν αυτών, περιλαμβανομένων και επιδόσεων εκ προσωρινών εγκαταστάσεων.

(ii) πίνακας των άνωτέρων έπιτρεπομένων ροπών κλίσεως ή έτέρας πληροφορίας έπαρκείας όπως επιτρέψουν εις τόν Πλοίαρχον νά επίδειξη συμμόρφωσιν προς τας απαιτήσεις της παραγράφου (γ) του Κανονισμού 4 του παρόντος Κεφαλαίου,

(iii) λεπτομερείας των κατασκευαστικών στοιχείων ολνδύσεων προσωρινών εγκαταστάσεων και όπου τούτο έχει εφαρμογήν, τας απαιτήσεις προϊόνδεσς ίνα έκασφαλίσθι συμμόρφωσις προς τας απαιτήσεις του Τμήματος (Ε) του Μέρους Γ' του παρόντος Κεφαλαίου.

(iv) τυποποιημένας καταστάσεις φορτώσεως κατά τόν άπόκλουν και τήν άφίξιν εις λιμένα και, όπου τούτο είναι άναγκαϊον, ένδιάμεσους καταστάσεις εξαίρετικώς άνεπιθύμητου μορφής,

(v) παράδειγμα προγενεστέρως χρήσεως προς καθοδήγησιν του Πλοίαρχου, (vi) οδηγίας φορτώσεως υπό μορφήν σημειώσεων αι όποιαι θα άποδίδουν έν περιλήψει τας απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Πληροφορία αι όποιαι θα είναι άποδεκται υπό της Αρχής ή υπό Συμβаллόμενου Κράτους ενεργούντος διά λογαριασμόν της Αρχής:

(i) χαρακτηριστικά του πλοίου,

(ii) άφορτον έκτόπισμα και τήν κατακόρυφον άπόστασιν από τήν τομήν της γραμμής βάσεως έξωθι των νομέων μετά της έγκαταστάς τομής εις τό μέσον του πλοίου, έως τό κέντρον βάρους του πλοίου (KG),

(iii) πίνακα διορθώσεως έλευθέρων επιφανειών,

(iv) χωρητικότητες και κέντρα βάρους.

Κανονισμός 12

Ίσοδύναμα

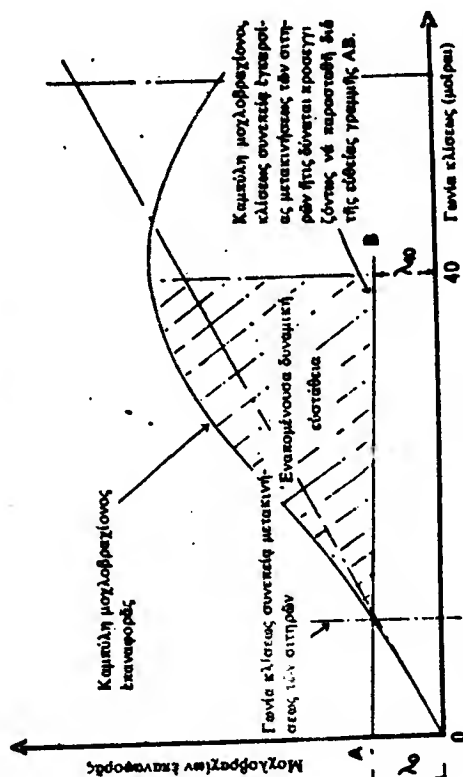
Όπου εφαρμόζεται ίσοδύναμον τι άποδεκτόν υπό της Αρχής συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 5 του Κεφαλαίου I της παρούσης Συμβάσεως, στοιχεία περί τούτου δέον

(β) Η αναγνώριση του προνόμιου της ευαισθησίας συμπεριφοράς της κοινότητας του ανθρώπου στην απειλή ενός «περιβάλλοντος» εμφανίζεται ως τομή IV του παρόντος Μέρους.

(γ) Πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπιδειχθῇ συμμόρφως πρὸς τὰ κριτήρια εὐσταθείας τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου (ὅρα Σχῆμα 1), οἱ ὁκο-
λογισμοὶ εὐσταθείας τῶν πλοίων θὰ βασίζωνται κανονικὰ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ὅτι τὸ
κέντρον βάρους τοῦ φορτίου εἶναι «πληρὲς διαμέρισμα» εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ ὀγκομε-
τρικοῦ κέντρου τοῦ πλοίου τοῦ φορτίου. Εἰς τὰς περιπτώσεις ἐκείνας ὅπου
τὸ κέντρον βάρους τοῦ φορτίου εἶναι ὑπὸ τὸ κέντρον τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὴν
ἡ «Ἀρχὴ ξυνοισοδοτεῖ ὅπως ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ ἐπίδρασις τῶν ὑποθετικῶν, ὑπὸ τὸ
κατάστημα, κεντῶν εἰς τὴν κατακόρυφον θέσιν τοῦ κέντρου βάρους τοῦ φορτίου ἐνῶς
«πληρὸν διαμερισμάτων», θὰ εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως ἀντισταθμισθῇ διὰ τῆς ἐκτῆς
ἐπίδρασιν τῆς κατακόρυφου μετακινήσεως τῶν ἐπιφανειῶν τῶν σιτηρῶν, διὰ τῆς αὐτῆς
συνέως τῆς κατακτιτικῆς ροτῆς κλίσεως συνκεκλῆ τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν σιτη-
ρῶν ὡς κατωτέρω:

$$\Delta \lambda_{\text{κλίσμας}} \text{ οροπύ κλίσμας} = 1.06 \times \text{ύπολογισθείσα έγκαρσία οροπύ κλίσμας}$$

Εἰς ὅπας τὰς περιπτώσεις τὸ βῆρος τοῦ φορτίου ἐντὸς «πλήρους διαμερίσματος» θὰ εἶναι ὁ ὅγκος δλοκλήρου τοῦ χώρου φορτίου διαιρούμενος πρὸς τὸν δεικτὴν στοιβασίας.



Συμπέρασμα 1

1. Solenophora for **my** **stomach**

Even:

* Υποθετική όγκομετρική ροπή κλίσεως συνεκία $\lambda_{\text{κλίσεως}}$ μετακινώντας

$$2 \times 10 = 20$$

Μέρος του ποταμού επιπλέον.

• **Εκτόκισμα**
= Βέρος του κλοίου, καίσμα, γλυκύ δάερ, τρώει και φορτίον.

[illegible]

· Απόστασις ἐκ τῶν ἄκρων ἢ
πλευρῶν τοῦ στομίου κύτους
ἕως τῶν ὀρίων τοῦ διαμερίσματος
Vd₁
Τυποποιημένο ὄφρος κενού

<i>mm</i>	<i>mm</i>
570	0.5
530	1.0
500	1.5
480	2.0
450	2.5
440	3.0
430	3.5
430	4.0
430	4.5
430	5.0
450	5.5
470	6.0
490	6.5
520	7.0
550	7.5
590	8.0

Συντάκτης: Δρ. Γεώργιος Π. Παναγιώτης

[illegible]

(1) $\mathcal{H}^1(\mathbb{R}^n) \subset \mathcal{H}^1(\mathbb{R}^n)$ and $\mathcal{H}^1(\mathbb{R}^n) \subset \mathcal{H}^1(\mathbb{R}^n)$ for $n \geq 2$.

[illegible][illegible]

(11) *Εντός «πλήρους διαμερισμάτων» τα όρτια δεν έχουν διευθετηθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό 3 του παρόντος Κεφαλαίου και όπου η δριαιή επιφάνεια έχει μίαν κλίση ως προς το δριζόντιον ήτις είναι μικρότερα των 30 μοιρών, η επιφάνεια του φορτίου έχει μίαν κλίση 30 μοιρών ως προς το δριζόντιον μετά την εδρώσειν.

(iii) Ἐντός τῶν περὶ φρωμένων στομίων εὐτῶν καὶ ἐκτελέον πρὸς ἀδιόληκτο ἀνοικτὸν κενὸν ἐντὸς τοῦ καλύμματος τοῦ στομίου κύτους, ὑφίσταται κενὸν μεσοβίου 150 γιλ./τρων (mm) μετρούμενον πρὸς τὰ κάτω ἐκ τοῦ κατωτέρου μέρους τοῦ καλύμματος τοῦ στομίου κύτους εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ σιτηρῶν ἢ τοῦ ἀνωτέρου σημείου τοῦ πλευρικοῦ χεῖλους τοῦ στομίου κύτους, ἀδιόληκτο εὐρίσκεται χαμηλότερον.

(δ) Έντός των «μερικών» πεπληρωμένων διαμερισμάτων» ή επικίνδυνος επίδρασης της κατακόρυφου μετακίνησεως της επιφανείας των σιτηρών θα λαμβάνεται ότι «δεν» ως ακόλουθος:

ολική ροπή κλίσεως = $1.12 \times \text{ύπολογισθείσα έγκαιρία ροπή κλίσεως}$

(ε) Οιαδήποτε τέτρα μέθοδος εξ ίσου αποτελεσματική δύναται να υιοθετηθεί ίνα εξασφαλισθεί η αντιστάθμιση ή της απαιτείται εις τας παραγράφους (γ) και (δ) ανωτέρω.

ΤΜΗΜΑ II — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

(α) Το υπόδειγμα της κινήσεως της επιφανείας των σιτηρών αναφέρεται εις εγκαταστάσιον τμήμα κατά μήκος του μέρους του διαμερισματος το οποίο εξετάζεται και ή ως αποτέλεσμα προκύπτουσα ροπή κλίσεως θα πολλαπλασιάζεται επί το μήκος ίνα εδρεθί ή ολική ροπή διά το μέρος τοδού.

(β) Η υποθετική έγκαιρία ροπή κλίσεως συνεκεί μετακινήσεως των σιτηρών επί του αποτελέσματος των τελικών μεταβολών του σχήματος και της θέσεως των κενών μετά την μετακίνησιν των σιτηρών εκ της ύψηλοτέρας πλευράς εις την χαμηλοτέραν τοιαύτην.

(γ) Η ως αποτέλεσμα προκύπτουσα επιφάνεια των σιτηρών μετά την μετακίνησιν θα υποτίθεται ότι σχηματίζει κλίσιν προς το όριζοντιον 15 μοιρών.

(δ) Υπολογίζονται την μέγιστη έκτασιν του κενού ή της δύναται να πραγματοποιήσεται επί πινος διαμήκους κατασκευαστικού στοιχείου, αι επιμέτραις οληνδήποτε οριζοντίων επιφανείων π.χ. ράβδων όψεως ή παλμών δοκών, δεν θα υπολογίζονται.

(ε) Αί ολική έκτασιν των άρχικων και τελικών κενών θα ίσούνται μεταξύ των.

(στ) Διδήμεκες διάφορα όχι συνεχές θα υπολογίζεται ότι επιδρά διά του κλί-
ρους μήκους αυτού.

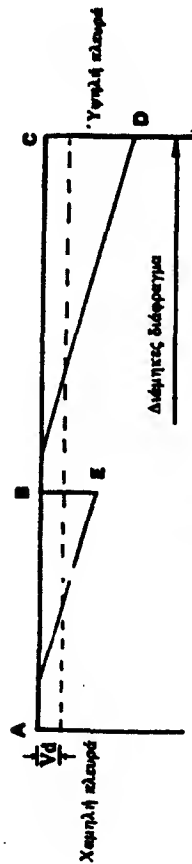
(Β) ΠΑΡΑΔΟΧΑΙ

Εις τας ακόλουθους παραγράφους λαμβάνεται ως υπόθεσις ότι ή ολική ροπή κλί-
σεως δι' έν διαμέρισμα εύρίσκειτ διά της προσθέσεως των αποτελεσμάτων των κεχω-
ρισμένων υπολογισμών των κατωτέρω μερών του:

(α) *Πρώθεν και πρύνθη των στομών κτών:*

(ι) Εάν έν διαμέρισμα έχη δύο ή περισσότερα κύρια στόμια κύτους μέσω των ό-
ποιων δύναται να λάβη χώραν φόρτωσις τό βάθος των κενών κάτωθεν του κα-
ταστρώματος διά τό (τά) μέρος (η) μεταξύ των τοιούτων στομών κτών θα ύ-
πολογίζεται διά της χρήσεως της προς πρώην και πρην πρύννην άποστά-
σεως εκ του σημείου ίσοποστάσεως μεταξύ των στομών κτών.

(ii) Μετά την υποθετική μετακίνησιν των σιτηρών τό τελικών πρότυπον κενών
θα είναι ως έμφαινίηται εις τό Σχήμα 2 κατωτέρω.



Σχήμα 2

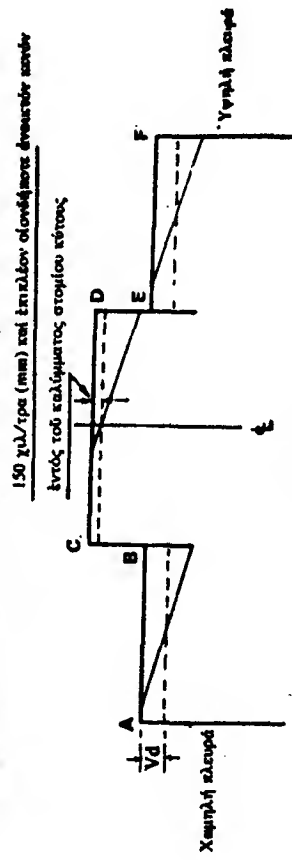
Σημείωση επί του Σχήματος 2 :

(1) Εάν ή μέγιστη έκτασιν του κενού ή της δύναται να πραγματοποιήσεται επί πινος διαμήκους κατασκευαστικού στοιχείου, αι επιμέτραις οληνδήποτε οριζοντίων επιφανείων π.χ. ράβδων όψεως ή παλμών δοκών, δεν θα υπολογίζονται.

(2) Εάν τό διήμεκες διάφορα εις τό Γ είναι εκ των προβλεπόμενων έκ του άρθρου 3(α) του Κανονισμού 5 του παρόντος Κεφαλαίου, θα έγκρίνεται κατά το άρθρον 3 ή 4. του Δ ή Ε ολονδήποτε δίδη τό μεγαλύτερον βάθος.

(β) Έντός και παραπλεύρους των στομών κτών :

Μετά την υποθετική μετακίνησιν των σιτηρών τό τελικών κενών υποδείγματος
θα είναι ως ένδεικνυται εις τό ακόλουθα σχήματα 3 ή 4.

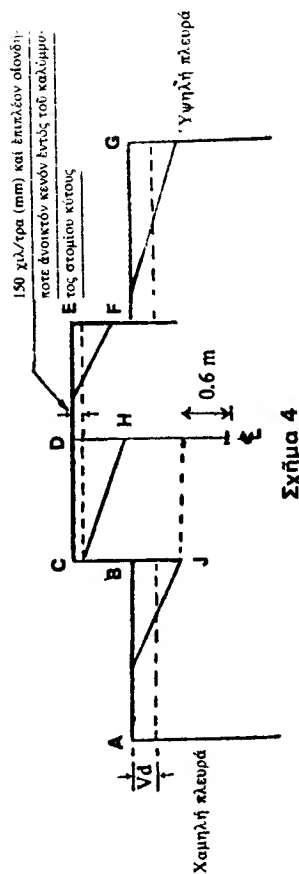


Σχήμα 3

Σημείωση επί του Σχήματος 3 :

(1) AB Ολονδήποτε έκτασιν του κενού ή της δύναται να πραγματοποιήσεται επί πινος διαμήκους κατασκευαστικού στοιχείου, αι επιμέτραις οληνδήποτε οριζοντίων επιφανείων π.χ. ράβδων όψεως ή παλμών δοκών, δεν θα υπολογίζονται.

(2) CD Ολονδήποτε έκτασιν του κενού ή της δύναται να πραγματοποιήσεται επί πινος διαμήκους κατασκευαστικού στοιχείου, αι επιμέτραις οληνδήποτε οριζοντίων επιφανείων π.χ. ράβδων όψεως ή παλμών δοκών, δεν θα υπολογίζονται.



Σημειώσεις επί του Σχήματος 4 :

- (1) 'Εάν τὸ κεντρικὸν διήγημα εἶναι ἐκ τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἰσοπίου β(1) τοῦ Κανονικοῦ 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θά ἐπεκτείνεται κατὰ τοῦλάχιστον 0,6 μέτρα κάτωθεν τοῦ Η ἢ τοῦ J ὁλονόητος διδῆ το μεγαλύτερον βάθος.
- (2) 'Η καθ' ὑπόθεσιν ἐπέκταση κενοῦ ἐκ τοῦ ΑΒ θά μετατρέπεται εἰς τὸ ἕμισυ τῆς κατω-
λῆς πλημμελίας τοῦ σπυλίου κενοῦ ἐντὸς τοῦ ὁποῦν δύο κεχωρισμέναι ἐπιφάνειαι κενῶ
θῶ σχηματίζονται, ἥτοι μία ἐκ τοῦ κεντρικοῦ διήγηματος διαγράφματος καὶ ἡ ἑτέρα
ἐκ τοῦ καὶ μὴ ἐκ τῆς σταθμίδος τῆς πλευρᾶς τοῦ σπυλίου κενοῦ ἐπὶ τῆς ὁρίθης
πλευρᾶς.
- (3) 'Εάν ἔγῃ σχηματισθὲν λεκάνη ἡ δέμα ἐξ ἐνοικουμένων οἰτηρῶν εἰς τὸ στάδιον αὐτοῦς, θά ὁ-
ποῖται πρὸς τὸν ἀκόντων τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἔγκρισαι ροπῆς κλίσεως δτι τοιαύτῃ διάτα-
ξει τῶν ἀκόντων ἐπιδοκίμας ποδῶς τὸ κεντρικὸν διήγημα διαφράγμα.

(Γ) ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η ΦΟΡΤΩΣΙΣ ΕΓΕΝΕΤΟ ΚΑΤΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΝ

Αι ἀκόλουθοι παράγραφοι περιγράφουν υποδείγματα τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ κενοῦ τοῦ ὁποῖον θὰ ὑποτίθεται ὅτι σχηματίζεται ὅτε εἰς διαμερίσματα νινά ή φόρτωσης ἐγένετο κατὰ συνδυασμόν;

- (α) Ἄνευ ἀποτελεσματικῶν κεντρικῶν διαμήκων διαφραγμάτων:
- (ι) Ἐκτῶθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος – ὡς διὰ τὰς περιπτώσεις πλοίων ἐνὸς καταστρώματος αἱ ὁποῖαι περιεγράφησαν εἰς τὸ τμήμα II(B) τοῦ παρόντος Μέρους.
- (ιι) Ἐκτῶθεν τοῦ δευτέρου καταστρώματος – ἡ διαθέσιμος ἐπιφάνεια κενὸν δια μεταφορὰν ἐκ τῆς χαμηλῆς πλευρᾶς λ.χ. ἀρχικῇ περιοχῇ κενοῦ μικροτέρα τῆς περιοχῆς κενοῦ ἐπὶ τῆς σταθμίδος τῆς πλευρᾶς τοῦ στομίου κύτους θά ὀ- τίθεται ὅτι μεταφέρεται ὡς ἀκολουθοῦσιν:
- τὸ ἥμισυ εἰς τὸ στόμιον κύτους τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος καὶ ἀνά ἕν τέταρτον εἰς τὴν ὑψηλὴν πλευρὰν κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καὶ δευτέρου καταστρώματος.
- (ιιι) Ἐκτῶθεν τοῦ τρίτου ἢ καὶ χαμηλοτέρων καταστρωμάτων αἱ διαθέσιμοι ἐπιφάνειαι κενὸν πρὸς μεταφορὰν ἐκ τῆς χαμηλῆς πλευρᾶς ἑκαστοῦ τῶν καταστρωμάτων τούτων, θά ὑποτίθεται ὅτι μεταφέρεται εἰς ὁμοίως ποσότητας εἰς ἅπαν- τα τὰ κενὰ κάτωθεν τῶν καταστρωμάτων ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς πλευρᾶς καὶ τὸ κενὸν εἰς τὸ στόμιον κύτους τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος
- (β) Μετὰ ἀποτελεσματικῶν κεντρικῶν διαμήκων διαφραγμάτων ἐπεκτεινομένων ἐντὸς τοῦ στομίου κύτους τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος.

(11) Είς ἅπαντα τὰ ἐπίπεδα παραπλεύρους τοῦ διαφράγματος αἱ διαθέσεις περιο-
χαί κενοῦ πρὸς μεταφορὰν ἐκ τῆς χαμηλῆς πλευρᾶς θά ὑποτίθεται ὅτι μεταφέ-
ρονται εἰς τὸ κενὸν κάτωθεν τοῦ ἡμίσεος τῆς χαμηλῆς πλευρᾶς τοῦ στομίου
κύνους τοῦ ἄνωτέρου καταστρώματος.

(ιι) Εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ καταστράματος ἀκριβῶς κἀνθεν τοῦ κατωτάτου σημείου τοῦ διαφράγματος ἡ διαθεσιμὸς περιστῆζὶ κενὸ πρὸς μεταφωρὰν ἐκ τῆς γαυλῆς πλευσθὸς θὰ ὑποτίθεται ὅτι μεταφέρεται ὡς ἀκολούθως:

τό ημισυ τοῦ κενοῦ κάτωθεν τῆς χαμηλῆς πλευρᾶς τοῦ στομίου κύτους τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος καὶ τὸ ὑπόλοιπον εἰς ἴσας ποσότητας κατέθεν τῶν καταστρώματων ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς πλευρᾶς.

(iii) Εἰς ἐπιτέδρα καταστρώματος ἕτερα τῶν περιγραφομένων εἰς τὰ ἐδάφια (i) καὶ (ii) τῆς παρούσης παραγράφου ἢ διὰ καταστρώματων τοῦτων θὰ ὑποτίθεται ἕκ τῆς χρημῆλῃς πλευρᾶς ἑκάστου τῶν καταστρώματων ἐκ τῶν δύο ἡμισυνῶν, ὅτι μεταφέρεται εἰς ἴσας ποσότητας εἰς τὰ κενὰ ἑκάστου ἐκ τῶν δύο ἡμισυνῶν τοῦ στοιμίου κύτους τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τοῦ διαφράγματος καὶ τὰ κενὰ κάτωθεν τῶν καταστρώματων ἐπὶ τῆς ὑψηλῆς πλευρᾶς.

(γ) Μετά άποτελεσματικῶν κεντρικῶν διαμύκων διαφραγμάτων μή έπεκτεινόμενων έντός τοῦ στομίου κύτους τοῦ άνωτέρου καταστρώματος;

Λαμβανομένου υπ' όψιν ότι δεν είναι δυνατόν να υποτεθί όρίζοντα μετατόπισ-
των κενών ήτις θά λάβη χώραν εις τό αυτό έπίπεδον κατστρώματος του διαφράγματος,
ή διαβιβασμός περίοχη ή κενού προς μετατόπισιν εκ της χαμηλ ής πλευρής εις τό έπίπεδον
τουτο, θά υποτίθεται ότι μεταφέρεται ύπεράνω του διαφράγματος εις κενά επί της ύψη-
λης πλευρής συσφώνας προς τās άρχάς τών άνωτέρω παραγράφων (α) και (β).

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΠΗ ΚΑΙΣΕΩΣ
ΤΡΟΦΟΛΟΓΙΚΟΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΧΕΤΩΝ

(Α) ΚΑΝΟΝΙΚΩΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΑ ΣΤΟΜΙΑ
(Σελίδα 5)

ΤΜΗΜΑ V — ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙ' ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

«Εν πλοίοις δπερ εφορτώθη συμφορώνως πρὸς τὸ Ὑπό-Τμήμα (Β) ἢ τὸ Ὑπό-Τμήμα (Γ) κατωτέρω θὰ θεωρεῖται ὅτι ἔχει χαρακτηριστικὰ ἀδικτου εὐσταθείας τοῦλάχιστον ἰσοδύναμα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (β) τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Ἐγγραφοὶ ἐξουσιοδοτήσεως ἐπιδέχονται τοιαύτας φορτώσεις θὰ γίνωνται ἀποδεκταὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (ε) τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

Πρὸς ἐκκλήρωσιν τῶν σκοπῶν τοῦ παρόντος Μέρους, ὁ ὅρος «Ὑπάρχον Πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὁποιοῦ ἡ τρώπικ ἐτέθη πρὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(Β) ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΕΝΤΟΣ ΕΙΔΙΚΩΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α) Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ Μέρους Β' τοῦ παρόντος Κεφαλαίου σιτηρὰ χύδην οὐνανται νὰ φέρονται ἀνευ συμμορφώσεως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αἰτίνες καθορίζονται ἐκείσε ὑπὸ πλοίων ἄτινα εἶναι κατεσκευασμένα μετὰ δύο ἢ περισσοτέρων κατακορύφων ἢ ἐπικλινῶν σιτοστεγῶν διαμήκων διαφραγμάτων καταλλήλως διατεθμένα ἵνα περιορίσουν τὸ ἀποτέλεσμα ἐξ οἰασθήποτε διαμήκους μετακινήσεως τῶν σιτηρῶν ὑπὸ κατωτέρω δρους:

(i) ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερα κύττα καὶ διαμερίσματα θὰ πληροῦνται καὶ διευθεθῶνται πλήρως,

(ii) μετ' οἰανδήποτε εἰδικὴν διάταξιν στοιβάσεως τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἔχει κλίσιν μεγαλύτεραν τῶν 5 μοιρῶν εἰς οἰανδήποτε φάσιν τοῦ ταξιδίου ἐνθα:

(1) ἐντός κυτῶν ἢ διαμερισμάτων τὰ ὅποια διευθεθῆθαισαν πλήρως ἢ ἐπιφάνεια τῶν σιτηρῶν κατεκάθισεν κατὰ 2 τοὺς ἑκατὸν τοῦ ὅγκου ἐκ τῆς ἀρχικῆς ἐπιφανείας καὶ κατόπιν μετακινήσεως ἐσταθεροποιήθη ὑπὸ γωνίαν ἐπιφανείας 12 μοιρῶν πρὸς ἀπάσας τὰς πλευρὰς τῶν κυτῶν τοῦ τῶν καὶ διαμερισμάτων αἱ ὁποῖαι ἔχουν κλίσιν πρὸς τὸ ὁριζόντιον μικροτέραν τῶν 30 μοιρῶν.

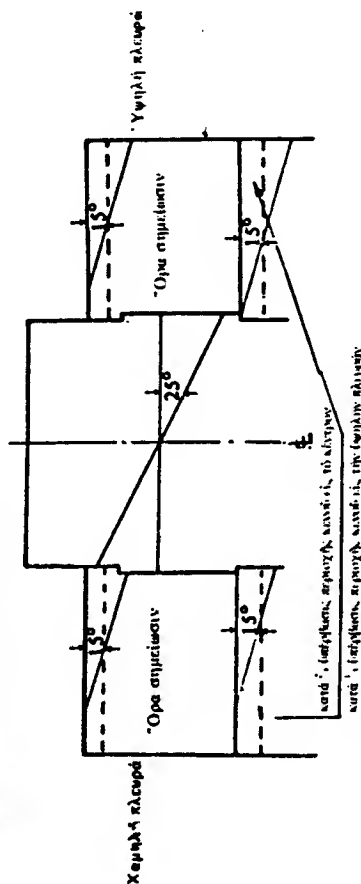
(2) ἐντός τῶν «μερικῶς κεκληρωμένων διαμερισμάτων ἢ κυτῶν» ἐλευθέραι ἐπιφάνειαι σιτηρῶν κατακάθισαι καὶ ἐκ μετακινήσεως σταθεροποιηθεῖσαι ὡς τὸ ἐδάφιον (ii)(1) τῆς παρούσης παραγράφου ἢ κατὰ γωνίαν τῶν 8 μοιρῶν πρὸς τὰς ἀρχικὰς ἐπιφάνειας ἀναγκαίᾳ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ Συμβαλλομένου Κράτους ἐνεργούντος διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀρχῆς, καὶ ἐπιφάνειαι σιτηρῶν, ἐφ' ὅσον ἐγένετο ὑπερπλήρωσις συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, μετακινῶνται κατὰ γωνίαν 8 μοιρῶν πρὸς τὰς ἀρχικὰς ἐπιφάνειας ἐπιφάνειας. Πρὸς ἐκκλήρωσιν τῶν σκοπῶν τοῦ ἐδαφίου (ii) τῆς παρούσης παραγράφου, παραφράγματα, ἐφ' ὅσον ὑψίστανται, θὰ θεωροῦνται ὡς περιορίζοντα τὴν διαμήκη μετακίνησιν τῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν.

(iii) ὁ πλοίαρχος εἶναι ἐκτεθειμένος μετ' ἐν σχέδιον φορτώσεως σιτηρῶν δπερ καλύπτει τὰς διατάξεις στοιβάσεως αἰτίνες ἔξω ὅπως ἐθεωρηθῶν καὶ ἐν ἐγγεγραμμένον εὐσταθείας, ἀμφότερα ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ Συμβαλλομένου Κράτους ἐνεργούντος διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀρχῆς, δεικνύοντα τὰς συνθήκας εὐσταθείας ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται οἱ ὑπολογισμοὶ οἵτινες δίδονται εἰς τὸ ἐδάφιον (ii) τῆς παρούσης παραγράφου.

(β) ὁ ὅγκος ἐκάστου τροφοδοτικοῦ στομίου εἶναι ἴσους πρὸς τὸν ὅγκον τοῦ κατωτέρου τοῦ καταστρώματος κενοῦ ἔξωθεν τῆς πλευρικῆς σιαθμίδος τοῦ στομίου κύτους καὶ τῆς συνεχείας αὐτῆς.

(B) ΟΧΕΤΟΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΥΠΕΡΑΝΩ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΥΤΩΝ

Μετὰ τὴν ὑποθετικὴν μετακίνησιν τῶν σιτηρῶν τὸ τελικὸν ὑπόδειγμα κενοῦ θὰ εἶναι ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὸ Σχῆμα 6.



Σχῆμα 6

Σημειώσεις ἐπὶ τοῦ Σχήματος 6:
Ἐάν αἱ περιγραφὲς τῶν πλευρῶν ἔξωθεν τοῦ ὅγκου δὲν εἶναι ἐπιβεβαιωθῶν κανονικῶς συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 3 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, θὰ ὑποτίθεται ὅτι λαμβάνει χώραν μετακίνησις ἐπιφανείας 25 μοιρῶν.

ΤΜΗΜΑ IV — ΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΟΓΚΟΜΕΤΡΙΚΗ ΡΟΛΗ ΚΛΙΣΕΩΣ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

«Ὅτε ἡ ἐλευθέραι ἐπιφάνεια τῶν χύδην σιτηρῶν δὲν ἔχει ἀσφαλισθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6, δέον ὅπως ὑποτεθῇ ὅτι μία μετατόπισις λαμβάνει χώραν ὑπεράνω ἀπάσων τῶν ἐπιφανειῶν μετ' ἑκαστὴν γωνίαν ἐπιφανείας 25 μοιρῶν.

(Β) ΑΣΥΝΕΧΗ ΔΙΑΜΗΚΗ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ

Εἰς ἐν διαμέρισμα ἐντός τοῦ ὁποιοῦ τὰ διαμήκη διαφράγματα δὲν εἶναι συνεχῆ μετὰ τῶν ἐγκαρσίων ὀρίων (φρακτῶν), τὸ μήκος ὑπεράνω τοῦ ὁποιοῦ οἰανδήποτε ἐκ τῶν τοιοῦτων διαφραγμάτων ἐνεργούν ὡς μέσος προλήψεως κλήρους κατὰ πλάτος μετακινήσεως τῶν ἐπιφανειῶν τῶν σιτηρῶν, θὰ λαμβάνεται ὅτι εἶναι τὸ πραγματικὸν μήκος τοῦ τμήματος τοῦ ὅπ' ὅσιν διαφράγματος μετ' ὅσον ἐξ ὁδοῦ τῆς μεγαλύτερας ἐκ τῶν δύο ἐγκαρσίων ἀποστάσεων μεταξύ τοῦ διαφράγματος καὶ τοῦ γειτονιάζοντος διαφράγματος ἢ τῆς πλευρῆς τοῦ πλοίου.

Ἡ ὡς ἄνω διόρθωσις δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν κατωτέρων διαμερισμάτων οἰουδὴποτε συνδυασμὸς φορτώσεως κατὰ τὸν ὁποῖον τὰ ἀνώτερα διαμερίσματα εἶναι ἢ «πλήρη διαμερίσματα» ἢ «μερικῶς κεκληρωμένα διαμερίσματα».

(β) 'Η 'Αρχή ή Συμβαλλόμενος Κράτος ενεργούν διά λογαριασμόν της 'Αρχής, θα καθορίζη τās προφυλάξεις αΐτινες δέον νά λαμβάνωνται κατά της μετακινήσεως εις άπώσας τās έτέρως συνήκας φορτώσεως τών πλοίων άτινα είναι σχεδιασμέναι συμφώνως προς την παράγραφον (Β)(α) του παρόντος Τμήματος και πληρούν τās απαιτήσεις τών εδαφίων (ii) και (iii) της παραγράφου εκείνης.

(Γ) ΠΛΟΙΑ ΑΝΕΥ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

Εις πλοίων μή φέρων έγγραφον εξουσιοδότησιν εκδοθείσαν συμφώνως προς τούς Κανονισμούς 4 και 10 του παρόντος Κεφαλαίου δύναται νά επιτραπή ή φόρτωσις σιτηρών χύδην υπό τούς δρους του 'Υπο-Τμήματος (Β) του παρόντος Τμήματος ή υπό τās κάτωθι προϋποθέσεις:

(α) 'Απαντα τά «πλήρη διαμερίσματα» θά φέρουν διαμήκη κεντρικά διαφράγματα καταλαμβάνοντα όλον τό μήκος τών τοιούτων διαμερισμάτων και έπεκτεινόμενα προς τά κάτω εκ της κάτω πλευράς του καταστρώματος ή του καλύμματος στομίου κύτους εις άπόσταςιν κάτωθεν της γραμμής καταστρώματος τουλάχιστον ίσην προς τό έν δόσον (') του μεγίστου πλάτους του διαμερισματος ή 2,4 μέτρων οιονδήποτε είναι μεγαλύτερον, εκτός εάν ύφίστανται λεκάναι κατεσκευασμέναι συμφώνως προς τό Τμήμα II του Μέρους Γ' εντός και κάτωθεν του στομίου κύτους, αι όκοιαι δύναται νά γίνουν άποδεκταί άντί του κεντρικού διαμήκους διαφράγματος.

(β) 'Απαντα τά στόμια κύτων τών «πλήρων διαμερισμάτων» θά κλείωνται και τά καλύμματα αυτών θά ασφαλίζωνται.

(γ) 'Απασαι αι επιφάνειαι σιτηρών εντός τών «μερικώς πεπληρωμένων διαμερισμάτων» θά διευθετώνται ίνα όρίζονται καθ' ύψος και θά ασφαλίζωνται συμφώνως προς τό Τμήμα II του Μέρους Γ'.

(δ) Καθ' όλην την διάρκειαν του ταξιδίου το μετακεντρικόν ύψος, μετά την διάρθρωσιν διά τās επιδράσεις τών έλευθέρων επιφανειών τών υγρών εις τās δεξαμενάς, θά είναι 0,3 μέτρα ή τό προκείμενον εκ του ακόλουθου τύπου, οιονδήποτε είναι μεγαλύτερον:

$$GM_{\kappa} = \frac{L \cdot B \cdot Vd (0.25 B - 0.645 \sqrt{Vd \cdot B})}{SF \times \Delta \times 0.0875}$$

*Ενθα:

L = συνολικόν μήκος άπάντων τών πεπληρωμένων διαμερισμάτων,

B = πλάτος του πλοίου έξωθεν τών νομέων,

SF = συντελεστής στοιβασίας,

Vd = υπολογισθέν μέσον βάθος κενού συμφώνως προς την παράγραφον (α)(i) του Τμήματος I(Α) του παρόντος Μέρους,

Δ = εκτόπισμα.

ΜΕΡΟΣ Γ' — ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ

ΤΜΗΜΑ I — ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

(Α) Γενικά (περιλαμβανομένων και τών τάσεων λειτουργίας)

(Β) Διαφράγματα φορτωθέντα έξ άμφοτέρων τών πλευρών

(Γ) Διαφράγματα φορτωθέντα εκ μιάς πλευράς μόνον

(Δ) Λεκάναι

(Ε) Σχηματισμός δερμάτων σιτηρών χύδην

(ΣΤ) 'Ασφάλισις τών στομίων κύτων τών πλήρων διαμερισμάτων

ΤΜΗΜΑ II — ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

(Α) Λοφίδες ή συμμετόσχοινα

(Β) Διατάξεις ύπερφορτώσεως

(Γ) Σιτηρά εις σάκκους

ΤΜΗΜΑ I — ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

(Α) ΓΕΝΙΚΑ

(α) Ξυλεία

'Η Ξυλεία ήτις χρησιμοποιείται διά τά εξαρτήματα φορτώσεως σιτηρών, δέον όπως είναι έξ άρίστης ποιότητος άνευ έλαττωμάτων, τύπου και είδους τό όποιον άπεδείχθη ίκανοποιητικόν διά τόν σκοπόν αυτόν. Αί πραγματικά κατεγγρασμένα διαστάσεις της Ξυλείας δέον όπως είναι σύμφωνοι προς τās τοιαύτας αΐτινες καθορίζονται εις τό παρόν Μέρος. 'Αντικαθιστών Ξύλον (κοντρα-πλακέ) έξωτερικώς χρήσεως συνδε-δεμένον δι' ίσάτοστεγούς κόλλας και τοποθετημένον κατά τοιούτον τρόπον ώστε ή κατεύθυνσις τών ινών επί τών επιφανειακών φύλλων είναι κάθετος προς τούς ύποστηρίζοντας όρθοστάτας ή συνδετικούς, δύναται νά χρησιμοποιηθή υπό την προϋπόθεσιν ότι ή άντοχή του είναι ίσοδύναμος της τοιαύτης της άκεραίας Ξυλείας καταλλήλων διαστάσεων.

(β) Τάσεις λειτουργίας

*Ότε υπολογίζονται αι διαστάσεις τών διαφραγμάτων φορτιζόμενων εκ της μιάς πλευράς, χρησιμοποιούντες τούς Πίνακας τών παραγράφων (α) και (β) του 'Υπο-μήματος (Γ) του παρόντος Τμήματος, αι ακόλουθοι τάσεις λειτουργίας, δέον όπως υιοθετηθώ:

Διά διαφράγματα εκ χάλυβος 2000 χιλιογρ./cm²

Διά διαφράγματα εκ Ξυλείας 160 χιλιογρ./cm²

(γ) Ίετρα ύλικά

'Υλικά εκτός του Ξύλου ή του χάλυβος δύναται νά γίνουν άποδεκτά διά τοιαύτα διαφράγματα υπό την προϋπόθεσιν ότι έχει καταβληθή ή απαιτούμένη προσοχή διά τās μηχανικάς των ιδιότητας.

(δ) 'Ορθοστάται

(i) 'Εκτός της περιπτώσεως καθ' ήν προβλέπονται μέσα διά την πρόληψιν έκτοπίσεως τών άκρων τών όρθοστατών εκ τών ύποδοχέων των, τό βάθος της ύποδοχής εκάστου άκρου όρθοστατού δέον όπως μη είναι μικρότερον τών 75 χιλ./των (mm). 'Εάν εις όρθοστάτης δέν είναι ασφαλισμένος εις την κορυφήν, τό άνώτατον στήριγμα ή συνδέτης δέον όπως είναι συνδεδεμένον προς αυτήν εις σημείον όσον πλησιέστερον είναι πρακτικώς δυνατόν.

(γ) Ορθοστάται

- (ι) Χαλύβδινοι ορθοστάται χρησιμοποιούνται υποστηρίζουν διαφράγματα με φόρτωση επ' άμφοτέρων των πλευρών, δέον όπως έχουν ροπήν αντίστασεως δεδομένην υπό του τύπου:

$$W = a \cdot W_1$$

* Ένθα:

$$W = \text{ροπή αντίστασεως εις cm}^3$$

$a =$ όριζόντια απόστασις μεταξύ δύο διαδοχικών ορθοστατών εις μέτρα.

* Η ροπή αντίστασεως ανά μέτρον απόστασεως W_1 , δέον όπως μή είναι μικρότερα της δεδομένης εκ του τύπου:

$$W_1 = 14,8 (h_1 - 1,2) \text{ cm}^3 \text{ ανά μέτρον.}$$

* Ένθα:

h_1 είναι τό κατακόρυφον μή υποβασταζόμενον τμήμα εις μέτρα και δέον όπως λαμβάνεται ως ή μεγίστη τιμή της απόστασεως μεταξύ δύο γειτονικών στηριγμάτων ή μεταξύ του στηρίγματος ή εκατέρου των άκρων του ορθοστατού. * Ότε ή απόστασις αυτή είναι μικρότερα των 2,4 μέτρων ή αντίστοιχος ροπή δέον όπως υπολογίζεται ως εάν ή πραγματική τιμή νά ήτο 2,4 μέτρα.

- (ιι) Αί ροπαί αντίστασεως των ξυλίνων ορθοστατών θά καθορίζονται διά του πολλαπλασιασμού των αντίστοιχων ροπών των χαλύβδινων ορθοστατών επί 12,5. * Εάν χρησιμοποιούνται έτερα ύλικά, αί ροπαί των δέον όπως είναι τοιούτων αί απαιτούμεναι διά χάλυβα, πρέπει μέναι κατά τον λόγον των επιτρεπομένων τάσεων διά τον χάλυβα προς τάς του χρησιμοποιούμενου ύλικού. Είς τάς περιπτώσεις ταύτας, δέον όπως καταβάλεται προσοχή επίσης, εις την σχετικήν ακαμψίαν εκάστου ορθοστατού προς βεβαίωσιν ότι ή απόκλισις δέν είναι υπερβολική.

- (ιιι) * Η όριζόντιος απόστασις μεταξύ των ορθοστατών, δέον όπως είναι τοιαύτη ώστε τά μή υποβασταζόμενα τμήματα των κινητών διαφραγμάτων δέν υπερβαίνουν εις μήκος την μεγίστην απόστασιν μεταξύ των ορθοστατών ήτις καθορίζεται εις τό έδαφιον (ι) της παραγράφου (α) του παρόντος. * Υπό-Τμήματος δέν είναι υπερβολική.

(δ) Στηρίγματα (δοκοί)

- (ι) Ξύλινα στηρίγματα, ότε χρησιμοποιούνται, δέον όπως αποτελούνται εξ ενός μόνον τεμαχίου και δέον όπως είναι ύψαλώς τοποθετημένα επ' εκάστου άκρου και υπό τήν άλυσιν ως προς την μόνον κατασκευήν του πλοίου, πλην όμως δέν θά άγωνται α. ε. β. εις προς τά πλευρικά έλάσματα του πλοίου.

- (ιι) Βάσει των προϋποθέσεων των έδαφίων (ιι) και (ιγ) κατωτέρω, τό ελάχιστον μέγεθος των ξυλίνων στηριγμάτων (δοκών) δέον όπως είναι ως ακολούθως:

- (ιι) Αί προβλεπόμεναι διατάξεις ένθέσεως των φορητών σανίδων δέον όπως είναι τοιαύται ούτως ώστε αί συνεπεία της άφαιρέσεως μέρους της τομής ορθοστατού δημιουργούμεναι τοπικά τάσεις, μή είναι υπερβολικώς ύψηλαι.

- (ιιι) * Η μεγίστη ροπή κάμψεως ή επιβαλλομένη επ' ενός ορθοστατού υποστηρίζοντος έν διαφράγμα φορτωθέν επί της μιάς πλευράς, δέον όπως υπό ήμαλώς συνθήκας υπολογίζεται επί τη υποθέσει ότι τά άκρα των ορθοστατών υποστηρίζονται έλευθέρως. Πάντως εάν μία * Αρχή ίκανοποιηθή ότι οιοσδήποτε βαθμός υποτεθείσας στηρίξεως θά επιτευχθή έν τη πράξει, δυνατόν νά ληφθή υπ' όψιν οιαδήποτε έκπτώσις της μεγίστης ροπής κάμψεως ήτις θά παρουσιασθή εξ οιοδήποτε βαθμού στέρεότητος όστις θά προβλέπεται εις τά άκρα των ορθοστατών.

(ε) Σύνθετα τμήματα

* Ότε ορθοστάται, συνδέται ή οιαδήποτε έτερα μέλη ένδυναμώσεως σχηματίζονται από δύο κεχωρισμένα τμήματα, εκάστον τοποθετημένον επ' εκάστης πλευράς του διαφράγματος και συνδεδεμένων μεταξύ των διά κοχλίων εις επαρκή μεταξύ των διαστήματα, ή ένεργός ροπή αντίστασεως τμήματος δέον όπως λαμβάνεται ως τό άθροισμα των δύο ροπών των χωριστών τμημάτων.

(στ) Τμηματικών διαφραγμάτων

* Ότε τά διαφράγματα δέν έπεκτείνονται καθ' όλον τό βάθος του κύτους, ταύτα και οι ορθοστάται των δέον όπως υποστηρίζονται ή ίστανται κατά τρόπον τοιάχιστον ήσως αποτέλεσμαμικρότητος προς εκείνα άτινα εκτείνονται εις όλόκληρον τό βάθος του κύτους.

(ζ) ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΣ ΑΜΦΟΤΕΡΩΝ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΩΝ

(α) Κινητά διαφράγματα

- (ι) Τά κινητά διαφράγματα δέον όπως έχουν πάχος ούχι όλιγώτερον των 50 χιλ./τρων (mm) και έχουν τοποθετηθή ώστε νά είναι σιτιστεγή και όπου είναι αναγκαίον νά υποβασταζώνται υπό ορθοστατών.

- (ιι) * Η μεγίστη απόστασις μεταξύ δύο στηριγμάτων κινητών διαφραγμάτων διαφορών παχών δέον όπως είναι ή εξής:

Πάχος	Μεγίστη απόστασις
50 mm	2,5 μέτρα
60 mm	3,0 μέτρα
70 mm	3,5 μέτρα
80 mm	4,0 μέτρα

* Εάν πάχη μεγαλύτερα των άνωτέρω προβλέπονται, ή μεγίστη απόστασις μεταξύ δύο στηριγμάτων θά αυξάνεται κατά τρόπον εύθές άνάλογον μέ την αύξησιν του πάχους.

- (ιιι) Τά άκρα όλων των κινητών διαφραγμάτων δέον όπως είναι ένθυλακωμένα έντός θυλάκων μήκους τοιάχιστον 75 mm.

(β) Έτερα ύλικά

Διαφράγματα σχηματισθέντα διά της χρησιμοποιήσεως έτέρων ύλικών πλην του ξύλου δέον όπως έχουν άντοχήν τοιάχιστον ίσοδύναμον προς την απαιτούμένην διά τά κινητά διαφράγματα της παραγράφου (α) του παρόντος. * Υπό-Τμήματος.

(Γ) ΔΙΑΦΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΟΝΟΝ

(α) Διαμήκη διαφράγματα

Τό φορτίον εις χιλιόγραμμα ανά μέτρον μήκους διαφράγματος δέον όπως λαμβάνεται ότι είναι τό ακόλουθον:

ΠΙΝΑΞ 1'

B (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1.5	850	900	1010	1225	1500	1770	2060	2645
2.0	1390	1505	1710	1985	2295	2605	2930	3590
2.5	1985	2160	2430	2740	3090	3435	3800	4535
3.0	2615	2845	3150	3500	3885	4270	4670	5480
3.5	3245	3525	3870	4255	4680	5100	5540	6425
4.0	3890	4210	4590	5015	5475	5935	6410	7370
4.5	4535	4890	5310	5770	6270	6765	7280	8315
5.0	5185	5570	6030	6530	7065	7600	8150	9260
6.0	6475	6935	7470	8045	8655	9265	9890	11150
7.0	7765	8300	8910	9560	10245	10930	11630	13040
8.0	9055	9665	10350	11075	11835	12595	13370	14930
9.0	10345	11030	11790	12590	13425	14260	15110	16820
10.0	11635	12395	13230	14105	15015	15925	16850	18710

h = "Ύψος αιτηρών εις μέτρα εκ του κατωτάτου σημείου του διαφράγματος"

B = "Εγκάρσια έκτασις των χόδη αιτηρών εις μέτρα"

Δι' ετέρας τιμάς του h ή B, τά φορτία δέον όπως υπολογίζονται διά γραμμικής παρεμβολής ή υπερβολής ως είναι αναγκαίον.

Μήκος του στηρίγματος
εις μέτρα

Ορθογώνιος
τομή εις
mm

Διάμετρος κυκλικής
(δοκού) εις
mm

Μέχρι 3 μέτρα	150 X 100	140
* Από 3 έως 5 μέτρα	150 X 150	165
* Από 5 έως 6 μέτρα	150 X 150	180
* Από 6 έως 7 μέτρα	200 X 150	190
* Από 7 έως 8 μέτρα	200 X 150	200
* Άνω των 8 μέτρων	200 X 150	215

Στηρίγματα μήκους από 7 μέτρων και άνω δέον όπως γεφυροϋνται ασφαλώς περίπου εις τό μέσον του μήκους.

(iii) "Ότε ή δριζόντιος απόστασις μεταξύ των δρθοστατών διαφέρει ούσιωδώς από τά 4 μέτρα, αί ροπαί άδρανείας των στηριγμάτων δύνανται νά αλλάξουν κατ' εύθετον άναλογίαν.

(iv) "Ότε ή γωνία του στηρίγματος (δοκού) ως προς τό δριζόντιον υπερβαίνει τάς 10 μοίρας τό έπόμενον μεγαλύτερον στήριγμα προς τό άπαιτούμενον υπό της υποπαράγραφου (ii) της παρούσης παραγράφου, δέον όπως τοποθετηται, αφού ληφθή υπ' όψιν ότι εις ούδεμίαν περίπτωση ή γωνία μεταξύ ολουδήποτε στηρίγματος και του δριζοντίου επιπέδου θά υπερβαίνη τάς 45 μοίρας.

(ε) Έντατήρες

"Ότε χρησιμοποιούνται έντατήρες διά νά συγκρατήσουν διαφράγματα μέ φόρτισιν έπ' άμφοτέρων των πλευρών, δέον όπως τοποθετώνται δριζοντίως ή δσον πλησιέστερον προς τό δριζόντιον είναι πρακτικώς δυνατόν, καλώς ήσφαλισμένοι εις έκαστον άκρον και άποτελούμενοι εκ χαλυβδίνου συμπατοσχοίνου. Τά μεγέθη των συμπατοσχοίων δέον όπως καθορίζονται επί τη υποθέσει ότι τά διαφράγματα και ό ρθοστάτης τά όποια ό έντατήρ υποστηρίζει είναι φορτωμένα διοισμόρφως εις 500 χιλιόγρ./m². Τό φορτίον έργασίας υποτιθέμενον κατά τά άνωτέρω, δέον όπως μή υπερβαίνη τό έν τρίτον του φορτίου θραύσεως αυτού.

1. Προς τον σκοπόν όπως μετατραπούν τά άνωτέρω φορτία εις Άγγλικές μονάδας (τόνοι/πόδες), 1 χιλιόγρ. ανά μέτρον μήκους δέον όπως λαμβάνεται ότι είναι ισοδύναμον προς 0.0003 τόνους ανά πόδα μήκους.

2. "Ότε ή απόστασις εκ του διαφράγματος έως έν τροφοδοτικό τό στόμιον ή στόμιον εκτός είναι έν μέτρον ή λιγώτερον τό ύψος - h - δέον όπως λαμβάνεται εις τό επίπεδον των αιτηρών έντός του στομίου τούτου ή του τροφοδοτικού στομίου. Εις άπάσας τάς λοιπάς περιπτώσεις τό ύψος δέον όπως λαμβάνεται εκ του υπερκειμένου καταστρώματος εις την περιοχήν του διαφράγματος.

(β) Έγκριση διαγράμματα

Τό φορτίον εις χιλιόγραμμα ανά μέτρον μήκους των διαφραγμάτων δέον όπως λαμβάνεται ότι είναι τό ακόλουθον:

ΠΙΝΑΞ II'
L (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16
1.5	670	690	730	780	835	890	935	1000	1040	1050	1050
2.0	1040	1100	1170	1245	1325	1400	1470	1575	1640	1660	1660
2.5	1460	1565	1675	1780	1880	1980	2075	2210	2285	2305	2305
3.0	1925	2065	2205	2340	2470	2590	2695	2845	2925	2950	2950
3.5	2425	2605	2770	2930	3075	3205	3320	3480	3570	3595	3595
4.0	2950	3160	3355	3535	3690	3830	3950	4120	4210	4235	4240
4.5	3495	3725	3940	4130	4295	4440	4565	4750	4850	4880	4885
5.0	4050	4305	4535	4735	4910	5060	5190	5365	5490	5525	5530
6.0	5175	5465	5720	5945	6135	6300	6445	6655	6775	6815	6825
7.0	6300	6620	6905	7150	7365	7445	7700	7930	8055	8105	8115
8.0	7425	7780	8090	8360	8590	8685	8950	9200	9340	9395	9410
9.0	8550	8935	9275	9565	9820	9930	10205	10475	10620	10685	10705
10.0	9680	10095	10460	10770	11045	11270	11460	11745	11905	11975	11997

h = Ύψος των σιτηρών εις μέτρα εκ του κατωτάτου σημείου του διαφράγματος¹

L = Διαμήκης έκτασις των χύδην σιτηρών εις μέτρα

Δι' ἑτέρας τιμὰς h ἢ L τὰ φορτία δέον όπως υπολογίζονται διὰ γραμμικῆς παρεμβολῆς ἢ ὑπερβολῆς ἐάν εἶναι ἀναγκαῖον.

(γ) Κατακλίμφορ κατανομή τῶν φορτίων

Τό συνολικόν φορτίον, ἀνά μονάδα μήκους τῶν διαφραγμάτων τὸ ἐμφαινόμενον εἰς τοὺς Πίνακας I καὶ II ἀνωτέρω, δύναται, ἐάν θεωρηθῇ ἀναγκαῖον, νὰ υποτεθῇ ὅτι ἔχει τραπεζοειδῆ κατανομήν καθ' ὕψος. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις τὰ φορτία ἀντιδράσεως ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων ἄκρων ἐνός κατακλίμφορ μέλους ἢ ὀρθοστάτου δέον εἶναι ἴσα. Τὰ φορτία ἀντιδράσεως ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου ἄκρου, ἐκπεφρασμένα, ὡς ποσοστὰ τοῦ συνολικοῦ φορτίου τοῦ ὁποῦν ὑποστηρίζεται ὑπὸ τοῦ κατακλίμφορ μέλους ἢ ὀρθοστάτου, δέον όπως λαμβάνωνται ἐκ τῶν πινάκων III καὶ IV κατωτέρω.

ΠΙΝΑΞ III

ΔΙΑΜΗΚΗ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΟΝΟΝ

¹ Ἀντίδρασις ἐνέργειας εἰς τὸ ἀνωτέρον ἄκρον τοῦ ὀρθοστάτου ἐκπεφρασ ἑνὴ εἰς ποσοστὰ τοῦ φορτίου (Πίναξ I)

B (m)

h (m)	2	3	4	5	6	7	8	10
1.5	43.3	45.1	45.9	46.2	46.2	46.2	46.2	46.2
2	44.5	46.7	47.6	47.8	47.8	47.8	47.8	47.8
2.5	45.4	47.6	48.6	48.8	48.8	48.8	48.8	48.8
3	46.0	48.3	49.2	49.4	49.4	49.4	49.4	49.4
3.5	46.5	48.8	49.7	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8
4	47.0	49.1	49.9	50.1	50.1	50.1	50.1	50.1
4.5	47.4	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
5	47.7	49.4	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
6	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
7	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
8	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
9	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2
10	47.9	49.5	50.1	50.2	50.2	50.2	50.2	50.2

B = Ἐγκωστή έκτασις τῶν χύδην σιτηρῶν εἰς μέτρα

Δι' ἑτέρας τιμὰς h ἢ B τὰ φορτία ἀντιδράσεως θὰ εὐρίσκωνται δι' εὐθείας παρεμβολῆς ἢ ὑπερβολῆς, ὡς εἶναι ἀναγκαῖον.

¹ Πρὶν τὸν σπουδαῖον ὅπως μετατραπῇ τὸ ἀνωτέρω φορτίον εἰς Ἀγγλικὰς μονάδας (τόνων/πόδας), ἡ χιλιόγραμμάκιον ἀνὰ μέτρον μήκους, δέον όπως λαμβάνεται ὅτι εἶναι ἰσοδύναμον πρὸς 0.0003 τόνοισι, ἐνὲ πόδι μήκους.

² Ὅτε ἡ ἀπίστωσις ἐκ τοῦ διαφράγματος ἕως ἐν τροφοδοτιῶν στόμιον κύτους εἶναι ἐν μέτρον ἢ ὀλιγώτερον, τὸ ὕψος h - δέον όπως λαμβάνεται εἰς τὸ ἐπὶ πᾶσιν τῶν σιτηρῶν ἐνός τοῦ στομίου πύλου ἢ τοῦ τροφοδοτικοῦ στομίου. Εἰς ἐκείνας τὰς λοιπὰς περιπτώσεις τὸ ὕψος δέον όπως λαμβάνεται ἐκ τοῦ ὑπερκαυμένου καταστρώματος, εἰς τὴν περισχὴν τοῦ διαφράγματος.

ΠΙΝΑΞ IV

ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΔΙΑΦΑΓΜΑΤΑ ΦΟΡΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΚ ΤΗΣ ΜΙΑΣ ΠΛΕΥΡΑΣ ΜΟΝΟΝ

* Αντίδρασης διάρκειας εώς το άνωτερον άκρον του όρθοστατίου έκπεφρασμένης κοοστα τοι φορτίου (Πινάξ II)

h (m)	L (m)														
	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	16				
1.5	37.3	38.7	39.7	40.6	41.4	42.1	42.6	43.6	44.3	44.8	45.0				
2	39.6	40.6	41.4	42.1	42.7	43.1	43.6	44.3	44.7	45.0	45.2				
2.5	41.0	41.8	42.5	43.0	43.5	43.8	44.2	44.7	45.0	45.2	45.2				
3	42.1	42.8	43.3	43.8	44.2	44.5	44.7	45.0	45.2	45.3	45.3				
3.5	42.9	43.5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.3	45.3				
4	43.5	44.0	44.4	44.7	44.9	45.0	45.2	45.4	45.4	45.4	45.4				
5	43.9	44.3	44.6	44.8	45.0	45.2	45.3	45.5	45.5	45.5	45.5				
6	44.2	44.5	44.8	45.0	45.2	45.3	45.4	45.6	45.6	45.6	45.6				
7	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6				
8	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6				
9	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6				
10	44.3	44.6	44.9	45.1	45.3	45.4	45.5	45.6	45.6	45.6	45.6				

L = Διαμήκης έκτασις των χ' όθην σιτηρών εώς μέτρα

Δι' έτέρας τιμάς h ή L τά φορτία αντίδρασεως θα ελρίσκωνται δι' είδειας παρεμβολής ή υπερβολής ως είναι άναγκαίον.

* Η άντοχή των άκραίων συνδέσεων τοιούτων κατακορύφων μεγάλων ή όρθοστατίων δύνάται να υπολογισθή με βάση το μέγιστον φορτίον τό όποιον είναι πιθανόν να έπιπέση εις έκάτερον άκρον. Τά φορτία ταύτα έχουν ως ακόλουθως:

Διαμήκη διαφράγματα

Μέγιστον φορτίον εις την κορυφήν 50 ο/ο τοι καταλήλου όλικού φορτίου εκ τοι Πινάκος I

Μέγιστον φορτίον εις την βάση 55 ο/ο τοι καταλήλου όλικού φορτίου εκ τοι Πινάκος I.

*Εγκάρσια διαφράγματα

Μέγιστον φορτίον εις την κορυφήν 45 ο/ο τοι καταλήλου όλικού φορτίου εκ τοι Πινάκος II.

Μέγιστον φορτίον εις την βάση 60 ο/ο τοι καταλήλου όλικού φορτίου εκ τοι Πινάκος II.

Τό πάχος των όριζόντιων ξυλίνων σανίδων δύνάται έκίσως να υπολογισθή εν σχέσει πρός την κατακορύφον κατανομήν της φορτώσεως ήτις παρίσταται εις τους Πινάκας III και IV άνωτέρω και εις τάς περιπτώσεις ταύτας.

$$t = 10a \sqrt{\frac{p \times k}{h \times 213.3}}$$

*Ένθα:

t = πάχος της σανίδος εις χιλ./τρα (mm)

a = όριζόντιον μή ύπερβασισζόμενον τμήμα της σανίδος, π.χ. άπόστασις μεταξύ των όρθοστατίων εις μέτρα

h = κατακορύφος άπόστασις μεταξύ κατωτάτης άκμής τοι διαφράγματος και έπανελαίς σιτηρών εις μέτρα (m)

p = όλικόν φορτίον ανά μονάδα μήκος έξαγόμενον εκ τοι Πινάκος I ή II εις χιλ./τρα

k = συντελεστής έξαρτώμενος εκ της κατακορύφου κατανομής της φορτώσεως.

*Ότε ή κατακορύφος κατανομή της φορτώσεως ύποτίθεται ότι είναι όμοιόμορφος π.χ. όρθογώνιον παραλληλόγραμμον. k έχειν όπως λαμβάνεται ως ίσον πρός 1.0. Διά τραπεζοειδή κατανομήν.

$$k = 1.0 + 0.06(50 - R)$$

*Ένθα:

R = ή αντίδρασις έδράσεως τοι άνωτέρου άκρου ή προκύκτουσα εκ των Πινάκων III ή IV.

(δ) *Έντατήρις, ή Δοκοί

Τά μέγιστα εντατήρων και δοκών, δέον όπως υπολογίζωνται όστις ώστε τά έξαγόμενα φορτία εκ των Πινάκων I και II εις τάς προηγούμενας παραγράφους (α) και (β) μή υπερβαίνουν τό έν τρίτον τοι φορτίου θρύψεως.

(Δ) ΔΕΚΑΝΑΙ

*Ότε χρησιμοποιείται λακάνη ύναμειώδωσιν αλ ροπαί κλίσεως εις έν πλήρες διώμερισμα, τό βάθος της, μετρούμενον εκ της βάσεως της λακάνης έως την γρημμήν καταστρώματος, δέον όπως είναι ως ακόλουθως:

Διά πλάτος πλάτους έσωτερικώς των έλασμάτων έως 9,1 μέτρα, ούχι όλιγώτερον από 1,2 μέτρα.

Διά πλάτος πλάτους έσωτερικώς των έλασμάτων έως 18,3 μέτρα, ούχι όλιγώτερον από 1,8 μέτρα.

Διά πλάτος πλάτους μεταξύ 9,1 μέτρων και 18,3 μέτρων, τό έλάχιστον βάθος της λακάνης δέον όπως υπολογίζεται διά παρεμβολής.

*Η κορυφή (στόμιον) της λακάνης δέον όπως σχηματίζεται υπό της υπό τό κατάστρωμα κατασκευής εις την περιοχήν τοι στομίου κύτους, π.χ. πλευρικών σταθμίδων ή τοιχωμάτων και έγκαρσιών ξυλίνων τοι στομίου κύτους. *Η λακάνη και τό άνωθεν αυτής στόμιον κύτους, δέον όπως είναι απολύτως πεπληρωμένα διά σιτηρών εις σάκκους ή έτέρου καταλήλου φορτίου άευθετημένου επί διαχωριστικού ύφασματος ή ίσοδυνά-

ΤΜΗΜΑ ΙΙ — ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΙΚΩΣ ΠΕΠΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

(Α) ΛΩΡΙΔΕΣ Η ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ

- (α) "Ότε, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐξουδετερώσεως τῶν ροπῶν κλίσεως, ἐντός μερικῶς πεπληρωμένων διαμερισμάτων, χρησιμοποιοῦνται λωρίδες ἢ συρματοσχοίνα ἢ ἀσφάλις δέον ὅπως πραγματοποιεῖται ὡς ἀκολουθοῦς:
- (i) Τὰ σιτηρὰ δέον ὅπως διευθετῶνται καὶ ὀρίζονται ὥστε ἡ ἐπιφάνειά των νὰ ἔχη λίαν μικρὰν λοφοειδῆ κυρτότητα καὶ νὰ εἶναι κεκαλυμμένα διὰ διαχωριστικοῦ ὑφάσματος ἐκ λινάτσας, δρόνης ἢ ἐτέρου ἰσοδυνάμου.
- (ii) Αἱ ἀκμαὶ τῶν διαχωριστικῶν ὑφασμάτων ἢ καὶ τῶν ὀθονῶν δέον ὅπως ἀλληλοεπικαλύπτονται τοῦλάχιστον κατὰ 1,8 μέτρα.
- (iii) Δύο συμπαγῆ δάπεδα ἐκ σκληρᾶς ξυλείας πάχους 25mm ἐπὶ 150 mm ἔως 300 mm δέον ὅπως εἶναι τοποθετημένα κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἡ ἄνω νὰ διήκῃ διαμήκως καὶ νὰ εἶναι καρφωμένη ἐπὶ τῆς κάτω ἥτις θὰ διήκῃ ἐγκαρσίως. Ἐναλλακτικῶς, ἐν συμπαγὲς δάπεδον ἐκ ξυλείας πάχους 50 mm διήκον διαμήκως καὶ καρφωμένον ὑπεράνω φορέως πάχους 50 mm καὶ ἑύρους οὐχὶ μικρότερου τῶν 150 mm δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ. Οἱ κατώτεροι φορεῖς δέον ὅπως διήκουν καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ διαμερισματος καὶ δέον ὅπως εἶναι τοποθετημένοι εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 2,4 μέτρων. Διατάξεις αἵτινες θὰ συνίστανται ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως ἐτέρων ὑλικῶν καὶ θεωρούμεναι ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ὡς ἰσοδύναμοι πρὸς τὰς ἀνωτέρω, δύνανται νὰ γίνοναι ἀποδεκταί.
- (iv) Συρματοσχοῖνον μεγάλῃς ἀντοχῆς καὶ ἐφελκυσμοῦ (διαμέτρου 19 mm ἢ ἰσοδύναμον), διπλῇ χαλυβδίνῃ λωρίδι (50 mm X 1,3 mm καὶ ἔχουσα φορτίον θραύσεως τοῦλάχιστον 5000 χλγρ.) ἢ ἀλυσσος ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς ἔκαστον τῶν ὁποίων θὰ εἶναι συνδεδεμένον στερῶς μέσῳ κοχλιωτῶν ἐνταίρων τῶν 32 mm, δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐξμασιν. Εἰς συσφιγτῆρ μετὰ στροφίου τύπου βαρούλικου χρησιμοποιούμενος ἐν συνδυασμῷ με βραχίονα ἀσφαλείσεως (κλειδώσεως) δύνανται νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν κοχλιωτὸν ἐνταίρα τῶν 32 mm δτε χαλυβδίνῃ λωρίδι χρησιμοποιοῦται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι κατάλληλοι κλειδὲς διατίθενται διὰ τὴν σύσφιξιν ὡς εἶναι ἀπαραίτητον. Ὅτε χρησιμοποιεῖται χαλυβδίνῃ λωρίς, οὐχὶ ὀλιγώτερα τῶν τριῶν συνδεδειγμένων σφραγισμάτων δέον ὅπως χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἄκρων. Ὅτε χρησιμοποιεῖται συρματοσχοῖνον, τοῦλάχιστον τέσσαρες σφονγκτῆρες, δέον ὅπως χρησιμοποιῶνται διὰ νὰ σχηματισθῶσιν ἀγκύλαι εἰς τὰς ἐξμάσεις.
- (v) Πρὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐξμασίς δέον ὅπως συνδέεται θετικῶς μετὰ τῶν νομέων εἰς ἐν σημείον περίπου 450 mm κάτωθεν τῆς ὑπολογισμένης τελικῆς ἐπιφανείας τῶν σιτηρῶν δι' ἀγκυλίου τῶν 25 mm ἢ ἀρπάγης δοκοῦ ἰσοδυνάμου ἀντοχῆς.
- (vi) Αἱ ἐξμάσεις δέον ὅπως τοποθετῶνται εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 2,4 μέτρων καὶ ἐκάστη δέον ὅπως ὑποστηρίζεται διὰ μιᾶς βάσεως ἥτις εἶναι καρφωμένη ὑπεράνω τῆς κορυφῆς τῆς διαμήκους ὁροφῆς. Ἡ βάσις δέον ὅπως συνίσταται ἐκ ξυλείας πάχους τοῦλάχιστον 25 mm X 150 mm ἢ ἰσοδυνάμου πρὸς τοῦτο καὶ δέον ὅπως διήκῃ καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ κύτους.
- (vii) Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου ἡ ἀσφάλισις διὰ τῶν λωρίδων θὰ ἐπιθεωρεῖται τακτικῶς καὶ θὰ ἀποκαθίσταται εἰς περιπτώσεις πού θεωρεῖται ἀναγκαῖον.

μου τοῦ καὶ ἐστοιβαζομένου στερῶς ἐπὶ τῶν γειτνιαζόντων κατασκευαστικῶν μελῶν καὶ τῶν φορητῶν ζυγῶν ἔάν τὰ τελευταῖα εἶναι εἰς τὴν θέσιν των.

(Ε) ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΕΜΑΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ ΧΥΔΗΝ

Ἐναλλακτικῶς τῆς πληρώσεως τῆς λεκάνης διὰ σιτηρῶν εἰς σάκκους ἢ ἐτέρου καταλλήλου φορτίου δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ δέμα ἐκ σιτηρῶν χυδὴν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι:

- (α) Ἡ λεκάνη σχηματίζεται ὑπὸ ὑλικῶν (ὑφάσματος) ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἔχοντος ἀντοχὴν ἐφελκυσμοῦ οὐχὶ μικρότεραν τῶν 274 χιλιογράμμων ἐπὶ λωρίδος 5 ἑκατ/τρων καὶ ἐφωδιασμένον διὰ καταλλήλων μέσων ἀσφαλείσεως εἰς τὴν κορυφήν.
- (β) Ἐναλλακτικῶς πρὸς τὴν παράγραφον (α) ἀνωτέρω ὑλικὸν ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἔχον ἀντοχὴν ἐφελκυσμοῦ οὐχὶ μικρότεραν τῶν 137 χιλιογράμμων ἐπὶ λωρίδος 5 ἑκατ/τρων, δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐάν ἡ λεκάνη κατασκευάζεται ὡς κατωτέρω:
- Λωρίδες ἐκ τῆς μιᾶς πλευρῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἑτέραν ἐγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς θὰ τοποθετῶνται ἐσωτερικῶς τῆς λεκάνης σχηματιζόμεναι ἐντός τῶν χυδῶν σιτηρῶν κατὰ διαστήματα οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 2,4 μέτρων. Αἱ λωρίδες αὗται θὰ εἶναι ἐπαρκoῦς μήκους ἵνα ἐπιτρέπουν τὴν ἐξμασιν στερῶς καὶ τὴν ἀσφάλισιν των εἰς τὴν κορυφήν τῆς λεκάνης.
- Ἐῴλιναι ἀνίδες πάχους οὐχὶ μικρότερου τῶν 25 χιλ/τρων (mm) ἢ ἐξ ἄλλου καταλλήλου ὑλικοῦ ἴσης ἀντοχῆς καὶ εὔρους μεταξύ 150 καὶ 300 χιλ/τρων (mm) θὰ τοποθετοῦνται πρὸς πρῶταν καὶ πρὸς πρῶταν τῶν τοιοῦτων λωρίδων ἵνα προλαμβάνεται ἡ θραύσις ἢ φθορά ἐκ τριβῆς τοῦ ὑλικοῦ (ὑφάσματος) τὸ ὁποῖον θὰ τοποθετεῖται ἐκεῖθε ἵνα σχηματίσῃ τὴν λεκάνην.
- (γ) Ἡ λεκάνη θὰ πληροῦται διὰ σιτηρῶν χυδῶν καὶ θὰ ἀσφαλίζεται εἰς τὴν κορυφήν, ἐκτός τῆς περιπτώσεως χρησιμοποίησεως ὑλικῶν ἐγκεκριμένων κατὰ τὰ ἐν τῇ ἀνωτέρω παραγράφῳ (β) διαλαμβανόμενα, κατὰ τὴν ὁποίαν ἀπαιτοῦνται πλείονες ξυλιναι σάνιδες πρὸς τοποθέτησιν των εἰς τὴν κορυφήν μετὰ τὴν ἐπικάλυψιν διὰ τοῦ ὑλικοῦ (ὑφάσματος) τῆς λεκάνης καὶ πρὸ τῆς ἀσφαλείσεως αὐτῆς διὰ τῆς ἐξμάσεως τῶν λωρίδων.
- (δ) Ἐάν χρησιμοποιοῦνται πλείονα τοῦ ἐνός τεμάχια ὑφάσματος ἵνα σχηματίσων τὴν λεκάνην θὰ συνδέονται εἰς τὴν βάσιν εἴτε διὰ ραφῆς εἴτε διὰ διπλῆς ἐπικαλύψεως.
- (ε) Ἡ κορυφὴ τῆς λεκάνης θὰ συμπίπτῃ μετὰ τῶν βάσεων τῶν δοκῶν δτε αὗται τοποθετηθῶν εἰς τὴν θέσιν των καὶ κατάλληλον γενικὸν φορτίον ἢ χυδὴν σιτηρὰ δύνανται νὰ τοποθετηθῶν μεταξύ τῶν δοκῶν εἰς τὴν κορυφήν τῆς λεκάνης.
- (ΣΤ) ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΟΜΙΩΝ ΚΥΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΝ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ
- Ἐάν δὲν υἱοῖσται φορτίον χυδὴν σιτηρῶν ἢ ἑτερον τοιοῦτον ὑπεράνω ἐνὸς «πλήρους διαμερισματος», τὰ καλύμματα στομίων κ'υτῶν θὰ ἀσφαλίζονται συμφῶνως πρὸς ἡν ἐγκεκριμένον τρόπον λαμβανόμενου ὑπ' ὀφιν τοῦ βάρους καὶ τῶν μονίμων διατάξεων αἵτινες προβλέπονται ἵνα ἀσφαλίζονται τὰ τοιαῦτα καλύμματα.
- Αἱ ἐγγραφοὶ ἐξουσιοδοτήσεις αἱ ἐκδίδονται συμφῶνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου θὰ περιλαμβάνουν μνείαν τοῦ τρόπου ἀσφαλείσεως ὅστις ἐθεωρήθη ἀναγκαῖος ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἥτις ἐξέδωσεν τὰ ὡς ἄνω ἐγγραφα.

(Β) ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

“Όπου σιτηρά εις σάκκους ή έτερον κατάλληλον φορτίον χρησιμοποιείται προς τόν σκοπόν τής ασφαλίσεως «μερικώς πεπληρωμένων διαμερισμάτων», ή ελευθέρα έπιφάνεια των σιτηρών δέον όπως καλύπτεται διά διαχωριστικού ύψους ή ισοδυναμού ή υπό ένός καταλλήλου δαπέδου. Τό τοιοῦτον δάπεδον δέον όπως συνίσταται έκ φορέων οἵτινες εἶναι τοποθετημένοι εις απόστασιν μεταξύ των οὐχί μεγαλύτεραν τών 1,2 μέτρων καί σανίδων πάχους 25 mm τοποθετημένων εις απόστασιν μεταξύ των οὐχί μεγαλύτεραν τών 100 mm. Τά δάπεδα δύνανται νά εἶναι κατεσκευασμένα υπό έτέρων υλικών υπό τήν προϋπόθεσιν ότι ταῦτα θεωροῦνται υπό μιάς Ἀρχῆς ότι εἶναι ισόδυναμα.

(Γ) ΣΙΤΗΡΑ ΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΣ

Σιτηρά εις σάκκους, δέον όπως φέρωνται έντός σάκκων διατελούντων έν καλή κα-
ταστάσει, οἵτινες δέον όπως πληροῦνται καλώς καί κλείωνται άσφαλώς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VII

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Κανονισμός 1

Ἐφαρμογή

(α) Ἐκτός εάν άλλως ρητώς προβλέπεται, τό Κεφάλαιον τοῦτο ἐφαρμόζεται εἰς τήν μεταφοράν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἐφ' ὧν τῶν πλοίων εἰς τά ὅποια οἱ παρόντες Κανονισμοί ἐφαρμόζονται.

(β) Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου δέν ἐφαρμόζονται εἰς τά ἐφόδια καί εἰς τά ὕλικά ἐξαρτήματα τοῦ πλοίου ή εἰς τά ἰδιαιτέρα φορτία τά μεταφερόμενα ἐπὶ πλοίων εἰδικώς κατεσκευασμένων ή ἐξ ὁλοκλήρου μετεσκευασμένων διά τόν σκοπόν τούτον, καθώς τά δεξαμενόπλοια.

(γ) Ἡ μεταφορά ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἀπαγορεύεται, ἐκτός εάν ἐκτελεῖται συμφώνως πρὸς τάς διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(δ) Διά τήν συμπλήρωσιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ἔκαστον Συμβολόμενον Κράτος θά ἐκδώσῃ ή θά προκαλέσῃ τήν ἔκδοσιν λεπτομερῶν ὁδηγίων διά τήν άσφαλή συσκευασίαν καί τήν στοιβάσιν ὀρισμένων ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ή κατηγοριῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, αἱ ὁποῖαι ὁδηγίαι θά περιλαμβάνουν τάς ἀναγκαῖας προφυλάξεις ἐν σχέσει πρὸς τά άλλα φορτία.

Κανονισμός 2

Κατάταξις

Τά ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα θά ὑποδιαιροῦνται εἰς τάς ἀκολούθους κλάσεις:

- | | |
|------------|---|
| Κλάσις 1 | - Ἐκρηκτικά ὕλαι |
| Κλάσις 2 | - Ἀέρια: πεπιεσμένα, ὑγροποιημένα ή διαλελυμένα υπό πίεσιν. |
| Κλάσις 3 | - Εὐφλεκτα ὑγρά. |
| Κλάσις 4.1 | - Εὐφλεκτα στερεά |
| Κλάσις 4.2 | - Εὐφλεκτα στερεά ή ὕλαι ὑποκείμενα εἰς ἀπότομον ἀνάφλεξιν. |
| Κλάσις 4.3 | - Εὐφλεκτα στερεά ή ὕλαι αἰτνες ἐργόμενα ἐν ἐπαφῇ μετά τοῦ ὕδατος ἀναπέμπουν εὐφλεκτα αέρια. |
| Κλάσις 5.1 | - Ὄξειδωτικά ὕλαι |
| Κλάσις 5.2 | - Ὅργανικά ὑπεροξειδία |
| Κλάσις 6.1 | - Δηλητηριώδεις (τοξικά) ὕλαι. |
| Κλάσις 6.2 | - Μολυσματικά ὕλαι. |
| Κλάσις 7 | - Ραδιενεργοί ὕλαι. |
| Κλάσις 8 | - Διαβρωτικά ὕλαι. |
| Κλάσις 9 | - Διάφοροι ἐπικίνδυνοι ὕλαι, ἤτοι πᾶσα ἄλλη ὕλη διά τήν ὁποίαν ή πείρα ἔχει ἀποδείξει, ή δύναται νά ἀποδείξῃ, ότι εἶναι τοιαύτης ἐπικινδύνου φύσεως ὥστε θά ἔδει νά ἐφαρμόζωνται δι' αὐτήν αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. |

Κανονισμός 3

Συσκευασία

(α) Ἡ συσκευασία τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων δέον ὥπως:

διά μεταφορμίων είναι καταλλήλως συσκευασμένων, έχεισημανθής και φέρει επιγραφήν και είναι εις καλήν κατάστασιν διά μεταφορμίων.

(γ) Έκαστον πλοϊον μεταφέρων επικινδύνου εμπορεύματα θά έχει ειδικόν πίνακα ή οηλωτικόν άναφύρον, συμφώνως προς τόν Κανονισμόν 2 του παρόντος Κεφαλαίου, τά επί του πλοϊου επικινδύνου εμπορεύματα και τήν θέσιν των επ' αὐτοῦ. Δύναται νά χρησιμποιηθῇ λεπτομερές διάγραμμα στοιβασίας δεικνύον κατά κλάσεις και καθορίζον τήν θέσιν τῶν επικινδύνων εμπορευμάτων επί του πλοίου, αντί του άνωτέρω ειδικού πίνακος ή δηλωτικού.

Κανονισμός 6

Άκαιτήεις στοιβασίας

(α) Επικινδύνου εμπορεύματα θά στοιβάζωνται άσφαλώς και καταλλήλως και συμφώνως προς τήν φύσιν των εμπορευμάτων. Τά μή επιδεχόμενα άνάμειξιν εμπορεύματα, θά χωρίζωνται άπ' άλλήλων.

(β) Έκρηκτικαί ύλαι (έκτός πυρομαχικών) αίτινες παρουσιάζουν σοβαρόν κίνδυνον, θά στοιβάζωνται έντός ειδικής άποθήκης ή τις θά παραμένη άσφαλώς κλειστή κατά τόν πλοῦν. Αί έκρηκτικαί αύται ύλαι θά χωρίζωνται άπό τούς πυροκρουστήρας. Αί ήλεκτρικαί συσκευαί και τά ήλεκτρικά καλώδια τά κείμενα έντός ολouthότε διαμερίματος έντός του όποιου μεταφέρονται έκρηκτικαί ύλαι, θά είναι τοιαύτης κατασκευής και θά χρησιμοποιούνται κατά τοιούτον τρόπον, ώστε νά μειούται ό κίνδυνος πυρκαϊδής ή έκρήξεως.

(γ) Τά άποδίδοντα επικινδύνους άτμούς εμπορεύματα θά στοιβάζωνται εις χώρους καλώς αερισμένους ή επί του καταστρώματος.

(δ) Είς πλοία μεταφέροντα, εύφλεκτα ύγρά ή άέρια, θά λαμβάνωνται, άν άπαιτῇται ειδικαί προφυλάξεις έναντίον πυρκαϊδής ή έκρήξεως.

(ε) Ύλαι αίτινες είναι ύποκείμεναι εις άπότομον θέρμανσιν ή καθισιν δέν θά μεταφέρονται, έκτός εάν έχουν ληφθῇ κατάλληλοι προφυλάξεις προς πρόληψιν ένάρξεως πυρκαϊδής.

Κανονισμός 7

Έκρηκτικαί ύλαι επί Έπιβατηγών Πλοίων

(α) Αί ακόλουθοί έκρηκτικαί ύλαι μόνον δύνανται νά μεταφέρωνται επί των έπιβατηγών πλοίων:

- (i) φυσίγγα και καψύλια άσφαλείας,
- (ii) μικραί ποσότητες έκρηκτικών ύλδων βάρους όχι μεγαλυτέρου των 9 χιλιόγραμμων ή (20 λίβρων) συνολικού καθαρού βάρους,
- (iii) σήματα κινδύνου προς χρησιμοποίησην ύπό των πλοίων ή των άεροσκαφών, εάν τό δλικόν βάρος των σημάτων τούτων δέν υπερβαίη τά 1016 χιλιόγραμμα (ή 2240 λίβρας),
- (iv) πυροτεχνήματα μή εκπαιδευτικά άπιδάνου άποτόμου έκρήξεως, έξαιρέσει επί των πλοίων των μεταφερόντων έπιβάτας καταστρώματος.

(β) Παρά τας διατάξεις τής παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, δύνανται νά μεταφέρωνται έπιπρόσθετοι ποσότητες ή τύποι έκρηκτικών ύλδων, επί έπιβατηγών πλοίων επί των όποιων εφαρμόζονται ειδικά μέτρα άσφαλείας έγκεκριμένα ύπό τής Αρχής.

(i) Έξο καλώς έκτελεσθή και είναι εις καλήν κατάστασιν.

(ii) είναι τοιαύτης φύσεως, ώστε ολδήποτε έσωτερική έκπύκνεια, μετά τής όποιος τό περιεχόμενον δύναται νά έλθῃ εις έκπύκνιν, μή προσβάλλεται έκπύκνυν ύπό τής μεταφερομένης ύλης, και

(iii) δύναται νά άντέσχῃ εις τούς συνθήεις κινδύνους φορτώσεως και μεταφορδής διά θαλάσσης.

(β) Όταν ή χρησιμοποίησης ύλικού άποροφητικού ή προστατευτικού είναι συνθήεις διά τήν συσκευασίαν των ύγρων έντός δοχείων, τό ύλικόν τοῦτο πρέπει νά είναι:

- (i) ικανόν νά μειώη τούς κινδύνους τούς όποιους τό ύγρόν δύναται νά προκαλέσῃ.
- (ii) οῦτω τοποθετημένον ώστε νά προλαμβάνῃ τήν μετακίνησιν και νά έξασφαλίςεται ή περιβάλυσις του δοχείου, και
- (iii) έπαρκούς ποσότητος ώστε, κατά τό άλλόλως δυνατόν, νά άπορροφῇ τό ύγρόν εις περίπτωσηιν θραύσεως του δοχείου.

(γ) Τά δοχεία τά περιέχοντα επικινδύνου ύγρά θά έχουν κενόν περιθώριον προς συμπλήρωσιν εις τήν θερμοκρασίαν κληρώσεως, έπαρκές διά νά άντιμετωπίσῃ τήν ύψιστην θερμοκρασίαν κατά τήν διάρκειαν μεταφορδής ύπό κανονικής συνθήκας.

(δ) Οι κύλινδροι ή τά σκεύη διά άέρια ύπό πίεσιν, θά είναι καταλλήλως κατασκευασμένα, δοκιμασμένα, συντηρημένα και κανονικώς κεκληρωμένα

(ε) Τά κενά δοχεία άτινα είχαν προηγουμένως χρησιμοποίηθῃ διά τήν μεταφορδάν επικινδύνων εμπορευμάτων θά θεωρούνται και ταῦτα ως επικινδύνου εμπορεύματα, έκτός εάν έχουν καθαρισθῇ και στεγνώθῃ, ή έχουν άσφαλώς κλεισθῇ, όταν ή φύσις τής ουσίας τήν όποιαν περιέχουν έπιτρέπῃ τό κλείσιμον μετ' άσφαλείας

Κανονισμός 4

Σήμανσις και Έκγραφή

Έκαστον δοχείον περιέχον επικινδύνον έμπόρευμα θά σημαινεται διά τής άκριβος τεχνικής όνομασίας (δέν θά χρησιμοποιούνται όνομασίαι έμπορικαί) και θά φέρῃ διακριτικὴν έτικέτταν ή έκγραφήν χρηματισμένην μέσφ διατρήτου έλάσματος, εις τρόπον ώστε νά είναι καταφανής ή επικινδύνος φύσις του εμπορεύματος. Έκαστον δοχείον θά φέρῃ τοιαύτην έκγραφήν, έκτός των δοχείων των περιεχόντων χημικῆς ούσίας συσκευασμένας εις περιωρισμένες ποσότητες άλλα άποτελούσας όμοῦ σημαντικὴν ποσότητα φορτίου, και άτινα δύνανται νά στοιβάζωνται, φορτώνωνται και χαρακτηρίζωνται ως μία μερίς.

Κανονισμός 5

Έγγραφα

(α) Είς όλα τά έγγραφα τά σχετικά με τήν μεταφορδάν επικινδύνων εμπορευμάτων διά θαλάσσης εις ά άναγράφεται ή όνομασία των θά χρησιμοποιήται ή άκριβής τεχνική όνομασία των εμπορευμάτων (δέν θά χρησιμοποιούνται έμπορικαί όνομασίαι) και θά δίδεται άκριβής έκγραφή συμφώνως προς τήν κατάταξιν τήν αναφερομένην εις τόν Κανονισμόν 2 του παρόντος Κεφαλαίου.

(β) Τά ύπό του φορτωτοῦ καταρτίζόμενα φορτωτικά έγγραφα θά περιλαμβάνουν ή θά συνοδεύωνται ύπό πιστοποιητικού ή δηλώσεως ότι, τό έμπόρευμα τό προσφερόμενον

Κανονισμός 7**Εκθέσεις Ασφαλείας**

(α) Θά συντάσσεται Έκθεση Ασφαλείας επιτρέπουσα την εκτίμηση της εγκαταστάσεως πυρηνικής ενέργειας και της ασφαλείας του πλοίου, να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει αδικαιολόγητος ραδιενέργεια ή έτεροι κίνδυνοι εν πλώ ή εντός λιμένος διά το πλήρωμα, τούς επιβάτας ή το κοινό, ή τās άρτηρίας ναυσιπλοίας ή τās προμηθείας τροφίμων ή ύδατος. Εάν ή Αρχή μένι ικανοποιημένη θά έγκρίνη την έκθεσιν ταύτην ασφαλείας ήτις θά τηρήται πάντοτε ένημερωμένη.

(β) Η Έκθεσις Ασφαλείας θά τίθεται έγκαιρώς εκ τών προτέρων εις την διάθεσιν τών Συμβλλομένων Κρατών τών χωρών τās όποιαις πρόκειται νά έπισκεφθι πυρηνοκίνητον πλοίο, εις τρόπον ώστε νά δύνανται ταύτα νά εκτιμώσι την ασφάλειαν του πλοίου.

Κανονισμός 8**Έγχειρίδιον Αυτονηγίας**

Θά καταρτίζεται λεπτομερές Έγχειρίδιον Λειτουργίας διά τόν κατατοπισμόν και καθοδήγησιν του ασχολουμένου προσωπικού εις τά καθήκοντα αυτού επί όλων τών ζητημάτων τών σχετικών πρός την λειτουργίαν της εγκαταστάσεως πυρηνικής ενέργειας και έχόντων σοβαράν επίδρασιν επί της ασφαλείας. Εάν ή Αρχή μένι ικανοποιημένη, θά έγκρίνη το Έγχειρίδιον Ασφαλείας τούτο, του όποιου αντίτυπον θά τηρήται επί του πλοίου. Το Έγχειρίδιον Ασφαλείας θά τηρήται πάντοτε ένημερωμένον.

Κανονισμός 9**Επιθεωρήσεις**

Η επιθεώρησις τών πυρηνοκινήτων πλοίων θά περιλαμβάνη τās εφαρμοστέας άπαιτήσεις του Κανονισμού 7 του Κεφαλαίου Ι, ή τών Κανονισμών 8, 9 και 10 του Κεφαλαίου Ι, εξαιρέσει τών επιθεωρήσεων τών περιορισμένων εκ της παρουσίας ραδιενέργειας. Επιπροσθετως, αι επιθεωρήσεις θά περιλαμβάνουν πάσαν ειδικήν άπαιτησιν της Έκθεσεως Ασφαλείας και εις πάσας τās περιπτώσεις, παρά τās διατάξεις τών Κανονισμών 8 και 10 του Κεφαλαίου Ι, θά λαμβάνουν χώραν τούλάχιστον άπαξ του έτους.

Κανονισμός 10**Πιστοποιητικά**

(α) Αί διατάξεις της παραγράφου (α) του Κανονισμού 12 του Κεφαλαίου Ι και του Κανονισμού 14 του Κεφαλαίου Ι δεν θά εφαρμόζονται εις τά πυρηνοκίνητα πλοία.

(β) Πιστοποιητικόν καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Πυρηνοκινήτου Έπιβατηγού Πλοίου, θά χορηγείται κατόπιν εξέτασεως και επιθεωρήσεως, εις πυρηνοκίνητον έπιβατηγόν πλοίο,ν τό όποιον πληροί τās άπαιτήσεις τών Κεφαλαίων ΙΙ-Ι, ΙΙ-2, ΙΙΙ, ΙV, και VIII και τās έτέρας σχετικές άπαιτήσεις τών παρόντων Κανονισμών.

(γ) Πιστοποιητικόν, καλούμενον Πιστοποιητικόν Ασφαλείας Πυρηνοκινήτου Φορτηγού Πλοίου, θά χορηγείται, κατόπιν εξέτασεως και επιθεωρήσεως, εις πυρηνοκίνητον φορτηγόν πλοίο,ν τό όποιον ικανοποιεί τās άπαιτήσεις επιθεωρήσεως διά φορτηγά πλοία τās καθοριζόμενας διά του Κανονισμού 10 του Κεφαλαίου Ι και πληροί τās άπαιτήσεις τών Κεφαλαίων ΙΙ-Ι, ΙΙ-2, ΙΙΙ, ΙV και VIII και τās έτέρας σχετικές άπαιτήσεις τών παρόντων Κανονισμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VIII**ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ****Κανονισμός 1****Έφαρμογή**

Τό παρόν Κεφάλαιον εφαρμόζεται εις όλα τά πυρηνοκίνητα πλοία, εξαιρέσει τών πολεμικών πλοίων.

Κανονισμός 2**Έφαρμογή τών άλλων Κεφαλαίων**

Οί περιεχόμενοι εις τά άλλα Κεφάλαια Κανονισμοί της παρούσης Συμβάσεως εφαρμόζονται εις τά πυρηνοκίνητα πλοία, εκτός τών υπό του παρόντος Κεφαλαίου επιφερομένων μετατροπών.

Κανονισμός 3**Εξαιρέσεις**

Πυρηνοκίνητον πλοίο,ν δεν θά δύναται νά τύχη άπαλλαγής εις ούδεμίαν περίστασιν τών διατάξεων ούδούποτε Κανονισμού της παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 4**Έγκρισις Έγκαταστάσεως Αντιδραστήρος**

Η μελέτη, ή κατασκευή, οι κανόνες της εποπτείας και της συναρμοολογήσεως της εγκαταστάσεως αντιδραστήρος, θά υπόκεινται εις την έγκρισιν και θά ικανοποιούν την Αρχήν και θά λαμβάνονται υπό όφιν οι περιορισμοί ότινες θά επιβληθούν εις τās επιθεωρήσεις λόγω της παρουσίας ραδιενέργειας.

Κανονισμός 5**Καταλληλότης Έγκαταστάσεως Αντιδραστήρος δι Έγγρασειαν επί πλοίου**

Η εγκατάστασις αντιδραστήρος θά μελετάται λαμβανομένων υπό όφιν τών ειδικών συνθηκών υπηρεσίας επί πλοίου τόσον υπό συνθήεις, όσον και υπό εκτάκτους περιστάσεις ναυσιπλοίας.

Κανονισμός 6**Ασφάλεια εκ ραδιενέργειας**

Η Αρχή θά λαμβάνη μέτρα ίνα εξασφαλίζεται ότι δεν θά υπάρξη αδικαιολόγητος ραδιενέργεια ή έτεροι κίνδυνοι εκ της πυρηνικής ενέργειας, εν πλώ ή εντός λιμένος, διά το πλήρωμα, τούς επιβάτας, ή τό κοινό, ή τās άρτηρίας ναυσιπλοίας, ή τās προμηθείας τροφίμων ή ύδατος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας δι' Επιστατή Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Κράτος)

(Επίσημος Τίτλος)

διά (διεθνή ή βραχύν διεθνή) πλοίων

Εκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγὴ χωρητικότης	Λεκτομέτραι ταξιδίου, ἐν ᾗ ὁρίζονται ὁμοῦ τοῦς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 27(γ) νηὶ ἢ τρώγῃ (Βλέπε κατωτέρω τοῦ Κεφαλαίου III σημείωσιν)	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐποσβετῆθη ὁ κανονισμὸς 27(γ) νηὶ ἢ τρώγῃ κατωτέρω τοῦ Κεφαλαίου III

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα)

πιστοποιεῖ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσσηρτημένων εἰς τὴν ρηθείσαν Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ:

(1) Τὸ κατασκευάσμα τοῦ σκάφους, τοῦς κυρίους καὶ βοηθητικούς λέβητας, τὰ λοιπὰ σκευὴ πίσεως καὶ τὰς μηχανάς.

(2) Τὰς διατάξεις καὶ τὰς λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως.

(3) Τὰς ἀκολουθοῦς ἐμφόρους ἰσχύλους στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως:

Εμφόροι ἰσχύλους στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως καὶ σημειώσεαι ἐπὶ τῆς πλευρῆς παρὰ τὸ μέρος τοῦ πλοίου (Κανονισμὸς II τοῦ Κεφαλαίου II-1)	Ἔγος ἐξ ὧν	Ἐφαρμοζόμενα ἐπὶ οἱ χάρτι ἐπιβατῶν περιλαμβανόντων τοὺς ἐκτὸς χάρους διανεμῶν καὶ χρησιμοποιηθῶν ἐν ἀλλοῦς κτιπῶς εἰς δι' ἐπιβάτας, εἰς διὰ φορτία
C1 C2 C3

(β) Τὰ Πιστοποιητικά 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτων' 'Επιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἀναγράφωνται ὅτι: «Τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνικινήτων πληρὴ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ ἀναποκρίνεται εἰς τὴν 'Εκθεσιν 'Ασφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον».

(γ) Τὰ Πιστοποιητικά 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτων' 'Επιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἰσχύουν διὰ χρονικὴν περίοδον οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 12 μηνῶν.

(στ) Τὰ Πιστοποιητικά 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτων' 'Επιβατηγῶν Πλοίων καὶ τὰ Πιστοποιητικά 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτων Φορτηγῶν Πλοίων θὰ ἐκδίδωνται ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς ἢ ὑπὸ παντὸς προσώπου ἢ ὀργανισμοῦ δέοντων ὑπ' αὐτῆς ἐξουσιοδοτημένου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ 'Αρχὴ αὕτη ἀναλαμβάνει πᾶσαν εὐθύνην διὰ τὸ Πιστοποιητικόν.

Κανονισμὸς 11

Εἰδικὴ 'Ελέγχος

'Επιπροσθέτως πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 19 τοῦ Κεφαλαίου I καθοριζόμενον ἔλεγχον, τὰ πυρηνικινῆτα πλοῖα θὰ ὑπόκεινται εἰς εἰδικὸν ἔλεγχον πρὸ τῆς εἰσόδου εἰς λιμένας καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξακριβώσεως ὅτι ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου Πιστοποιητικόν 'Ασφαλείας Πυρηνικινήτου Πλοίου ἐν ἰσχύϊ καὶ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀδικαιολόγητος ραδιενέργεια ἡ ἔρεοι κινδυνὸν ἐν πλῶ ἢ ἐντὸς τοῦ λιμένος διὰ τὸ πλήρωμα, τοὺς ἐπιβάτας ἢ τὸ κοινόν, ἢ τὰς ἀρτηρίας ναυστοκίας ἢ τὰς προμηθείας τροφίμων ἢ ὑδάτος.

Κανονισμὸς 12

Ἀτυχήματα

Εἰς τὴν περίπτωσιν συμβάντος τὸ ὁποῖον δυνατόν νά προκαλέσῃ κίνδυνον εἰς τὴν περιοχὴν, ὁ πλοίαρχος τοῦ πυρηνικινήτου πλοίου θὰ εἰδοποιήσῃ ἀμέσως τὴν ἁρμοδιαν Κυβερνητικὴν 'Αρχὴν τῆς χώρας εἰς τὰ ὅποια τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἢ εἰς τὰ ὅποια τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον πλησιάζει εἰς κατὰστασιν ἀβάρειας.

III. "Ότι τὰ σωστικά μέσα επαρκούν διά συνολικόν αριθμόν

..... άτομα κατ' ανώτατον όριον, ήτοι :
..... σωσίβιοι λήμβοι (συμπεριλαμβανόμενοι σωσίβιους λήμβους μετά κινήσεως) ήκαναι νά φέρουν άτομα, και σωσίβιοι λήμβοι μετά κινήσεως ήφωδιασμένα διά ραδιοηλεκτρικήσ συσκευής και προβολέας (συμπεριλαμβανόμενοι εις τήν ανώτερη ανωφερόμενον συνολικόν αριθμόν σωσίβιων λήμβων) και σωσίβιοι λήμβοι μετά κινήσεως ήφωδιασμένα διά προβολέας μόνον (συμπεριλαμβανόμενοι εις τήν ανώτερη ανωφερόμενον συνολικόν αριθμόν σωσίβιων λήμβων), απαιτούσαι παυσιόχους άνδρας σωσίβιων λήμβων.

..... σωσίβιοι σχέδια, διά τās όποιασ απαιτούνται ήγκερμμένα μέσα καθάρσεως, ήκαναι νά φέρουν άτομα, και

..... σωσίβιοι σχέδια, διά τās όποιασ δέν απαιτούνται ήγκερμμένα μέσα καθάρσεως, ήκαναι νά φέρουν άτομα.

..... κλειστικά συσκευαί ήκαναι νά ήκοβαστώζουν άτομα.

..... κυκλικά σωσίβια.

..... σωσίβιοι ζώναι.

IV. "Ότι αι σωσίβιοι λήμβοι και αι σωσίβιοι σχέδια είναι ήρωδιασμένα συμφώνως πρός τās διατάξεις τών Κανονισμών.

V. "Ότι τό πλοϊον είναι ήρωδιασμένον διά μιάς όρμυδοβόλου συσκευής και φορητής συσκευής άνυρμάτου διά πλωτόν σωστικόν μέσον συμφώνως πρός τās διατάξεις τών Κανονισμών.

VI. "Ότι τό πλοϊον κληροφ τās απαιτήσεις τών Κανονισμών δσον ήφορ τās ραδιοηλεκτρικήσ ήγκαταστάσεις, ήτοι:

	Απαιτούμενα κατά τούς Κανονισμούς	Διατιθέμενα εν τή πλοή
"Όμοι ήκρόσεως άνυρματισμού
"Αριθμός άνυρματιστών
"Εάν ήπέρση αυτόματος έκτίης σήματος κινώνου
"Εάν ήπέρση κυρία ήγκατάσταση
"Εάν ήπέρση έφεδρική ήγκατάσταση
"Εάν ό κύριος και ό έφεδρικός πομπάς είναι ήλεκτρικήσ κατωφ-σμένοι ή συνδυασμένοι
"Εάν ήπέρση ραδιοφωνόμετρον
"Εάν ήπέρση ραδιοεναποστική συσκευή έπί τής ραδιοηλεκτρικήσ συντόμευς κινώνου
"Εάν ήπέρση Radar
"Αριθμός επιβατών διά τόν όποϊον ήζωδθη τό παρόν πιστοποιη-τιών

VII. "Ότι ή λειτουργία τών ραδιοηλεκτρικών ήγκαταστάσεων διά τās σωσίβιους λήμβους μετά κινήσεως και (ή) τής φορητής συσκευής άνυρμάτου διά πλωτόν σωσίβιον μέσον, εάν ήπέρση, άνταποκρίνεται εις τās διατάξεις τών Κανονισμών.

VIII. "Ότι τό πλοϊον συμμοφορται πρός τās διατάξεις τών Κανονισμών δσον ήφορ τās συσκευάς ήντοπισμοδ και σβέσεως πυρκαϊάς, Radar, ήχοβολιστική συσκευή και γυροσκοπικήν πυξίδα και ότι είναι ήρωδιασμένον διά πλωτόν φώτων και σχημάτων, κλίματος πλοητοδ και μέσων ήκωμής ήχητικών σημάτων και σημμάτων κινώνου,

συμφώνως πρός τās διατάξεις τών Κανονισμών καθās και τούς εν ίσχύϊ Διεθνείς Κανονισμούς "Αποφυγής Συγκρούσεων εν Θαλάσση.

IX. "Ότι τό πλοϊον συμμοφορται πρός όλας τās άλλας διατάξεις τών Κανονισμών, όσοι τούτων ήφαρμόζονται επ' αυτόν.

Τό παρόν πιστοποιητικόν ήκδίδεται κατ' ήξουσιοδότησιν τής Κυβερνήσεως. "Ισχύει μέχρι

"Εξεδόθη εν τη

"Έσται ή σφραγίς ή ή υπογραφή τής ήξουσιοδοτημένης διά τήν ήκδοσην του πιστοποιη-τικού "Αρχής.

(Σφραγίς)

"Εάν τό πιστοποιητικόν είναι υπογεγραμμένον, προστίθεται ή ήκόλουδος παράγραφος:

"Ο υπογεγραμμένος δηλώδ ότι είμαι δρόντως ήξουσιοδοτημένος υπό τής ανώτερης Κυβερνήσεως όπως ήκδόσω τό παρόν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Θα ήρξη νά ήντηρώφεται τό έτος κατά τό όποϊον ήταθετήθη ή τράπη, ή ότε τό πλοϊον ήρσιτε-το εις περιφερός στάθιον κατασκευής ήταιρείας τών έτών 1952 και 1965 και τού έτους τής ήνδρέσεως τής ίσχύος τής Διεθνούς Συμβάσεως περί "Ασφαλείας τής "Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, 1974, διά τήν ήρσιτωσην τών όποϊων θα ήνωφάρεται ή προσηματική ήμερομηνία.

Εις τήν ήρσιτωσην πλοϊού τό όποϊον ήταθη ήταθετήθη, ής προβλέπεται εις τών Κανονισμών ΙΙ(β)ι) του Κεφαλαίου ΙΙ-1 ή τών Κανονισμών ΙΙ(α)ι) του Κεφαλαίου ΙΙ-2 τής Συμβάσεως, θα ήνωφάρεται ή ήμερομηνία ήνδρέσεως τών έργων τής μετατροπής.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Έξαρτισμού διά Φορτηγά Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Έκδοση Τίτλος)

(Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα	Ημερομηνία κατὰ τὴν ὅποιαν ἐποθετῆθῃ ἡ τρόπος (βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα)

πιστοποιῶ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὰ σωστικά μέσα ἐπαρκοῦν διὰ συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἤτοι:

..... σωστικοὶ λέμβοι εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἀτομα.

..... σωστικοὶ λέμβοι εἰς τὴν δεξιάν πλευράν ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἀτομα.

..... σωστικοὶ λέμβοι μετὰ κινητήρος (συμπεριλαμβανόμενοι εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν σωστικῶν λέμβων) συμπεριλαμβανόμενοι σωστικούς λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφωδιασμένους διὰ ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ σωστικούς λέμβους μετὰ κινητήρος, ἐφωδιασμένους διὰ προβολέως μόνον.

..... σωστικοὶ σχεδιαί, διὰ τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκατεστημένα μέσα καθάρσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἀτομα, καὶ

..... σωστικοὶ σχεδιαί διὰ τὰς ὁποίας δὲν ἀπαιτοῦνται ἐγκατεστημένα μέσα καθάρσεως, ἱκαναὶ νὰ φέρουν ἀτομα.

..... κυκλικά σωστικά.

..... σωστικοὶ ζῶναι.

III. Ὅτι αἱ σωστικοὶ λέμβοι καὶ αἱ σωστικοὶ σχεδιαί εἶναι ἐφωδιασμένα συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρητημένων εἰς τὴν Σύμβασιν.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευῆς διὰ Φορτηγά Πλοία

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Έκδοση Τίτλος)

(Κράτος)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνές διακριτικόν	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλική χωρητικότητα	Ημερομηνία κατὰ τὴν ὅποιαν ἐποθετῆθῃ ἡ τρόπος (βλέπε κατωτέρω σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (ὄνομα Κυβερνήσεως)

πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (ὄνομα)

πιστοποιῶ:

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως καὶ ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ εξαρτισμοῦ, ὡς ταῦτα καθορίζονται εἰς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμὸν, εἶναι καθ' ὅλα ἱκανοποιητικά καὶ ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἐφαρμοστέας ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II-1 καὶ τοῦ Κεφαλαίου II-2 (ἐκτός τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ τῶν καθοριζομένων διὰ τὸν ἐλεγχον πυρκαϊᾶς).

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῇ 19..

Ἐξεδόθη ἐν

Ἐπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι εἰμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὥπως ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρτῇ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὅποιον ἐποθετῆθῃ ἡ τρόπος ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εἰσέλθῃ εἰς παρεμφερέσιν στάθιον κατασκευῆς ἐξαίρεσις τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τοῦ ἔτους ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσει 1974 διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας διά Φορητά Πλοία
(Κράτος)
(Επίσημος Τίτλος)

Εκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σημα	Λιμὴν νηολογήσεως	Ὀλική χωρητικότητα	Ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐπισκοπετήθη ἡ τρόπος (βλέπε κατωτέρω σημειώσεις)

Ἡ Κυβέρνησις (Ὁνομα Κυβερνήσεως) πιστοποιεῖ:

Ὁ ὑπογεγραμμένος (Ὁνομα) πιστοποιῶ:

I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν καὶ radar.

Ἀπαιτούμενα κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς	Διατιθέμενα ἐν τῷ πλοίῳ
Ὅταν ἀκροάσῃς ἀσυρματιστῶν
Ἀριθμὸς ἀσυρματιστῶν
Ἐάν ὑπάρχῃ αὐτόματος δέκτης κινδύνου
Ἐάν ὑπάρχῃ κυρία ἐγκατάστασις
Ἐάν ὑπάρχῃ ἑξωτερικὴ ἐγκατάστασις
Ἐάν ὁ κύριος καὶ ὁ ἐφεδρικός πομπὴ εἶναι ηλεκτρικῶς κεχωρισμένοι ἢ συνδυασμένοι
Ἐάν ὑπάρχῃ ραδιοφωνομέτρον
Ἐάν ὑπάρχῃ ραδιοεναρτιστικὴ συσκευή ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχρότητος κινδύνου
Ἐάν ὑπάρχῃ radar

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοτηλεγραφικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίλους λέμβους μετὰ κινήτηρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωστικών μέσων, ἐάν ὑπάρχῃ αὕτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως.

Ἰσχύει μέχρι τῆς τῆς 19 ..

Ἐξεδόθη ἐν

Ἐπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παραγράφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἰμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. Θὰ ἀρκεῖ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐπισκοπετήθη ἡ τῆρσις ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εἰρήσεται εἰς παρεμφερὲς στάδιον κατασκευῆς, ἐξαιρέσει τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τοῦ ἔτους τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

IV. Ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ μιᾶς ὀρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου διὰ πλωτῶν σωστικῶν μέσων συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

V. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀναφερομένης Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς σφύσεως πυρκαϊῆς καὶ τὰ καθοριζόμενα διὰ τὸν ἔλεγχον πυρκαϊῆς, ἡχοβολιστικῆν συσκευὴν καὶ γυροσκοπικὴν πυξίδα, κατεῖναι ἐφωδιασμένον διὰ πλοικῶν φῶτων καὶ σημάτων, κλιμακῶς πλοηγῶ καὶ μέσων ἐκπομπῆς ἡχητικῶν σημάτων καὶ Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς ἐν ἰσχύϊ Διεθνέσι Κανονισμοῦς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

VI. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ὅσαι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῆς τῆς 19 ..

Ἐξεδόθη ἐν

τῇ

Ἐπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.
(Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παραγράφος:

Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλῶ ὅτι εἰμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὅπως ἐκδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. Θὰ ἀρκεῖ νὰ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὁποῖον ἐπισκοπετήθη ἡ τῆρσις, ἢ ὅτε τὸ πλοῖον εἰρήσεται εἰς παρεμφερὲς στάδιον κατασκευῆς, ἐξαιρέσει τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τοῦ ἔτους τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικού Ασφάλειας Ραδιοτηλεφωνίας διά Φορητή Πλακέ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(Έκδοση Πρώτης)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα Πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγὴ χωρητικότης	Παραρτήματα ἐπὶ τὴν ὁποίαν ἐπισυνάφθη ἡ τρέψις (βλέπε ἐπισυνάφουσα σημείωσιν)

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως)

Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα)

πιστοποιεῖ:

πιστοποιεῖ:
 I. Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον πληροῖ τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων ἐπὶ τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν.

Όροι ἀποδόσεως	Ἀπαιτούμενα ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν	Διευκρίνισα ὑπὸ τοῦ πλοίου
Ἀριθμὸς τετρακτῶν

II. Ὅτι ἡ λειτουργία τῆς φορητῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συσκευῆς διὰ πλοίων σωστικῶν μέσων, ἐάν ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν ρηθέντων Κανονισμῶν.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι τῆς

Ἐξεδόθη ἐν

τῇ

19..

Ἐκτεταὶ ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:
 Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι εἶμαι δέοντες ἐξουσιοδοτημένους ὑπὸ τῆς ρηθείσης Κυβερνήσεως ὥσως ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἔρρηκεν ἐν ἀνεγέρματι τὸ ἔτος ἐπὶ τὸ ὁποῖον ἐπισυνάφθη ἡ τρέψις ἢ δια τὸ πλοῖον ἐντάσσεται εἰς παρεμφερὲς στάθμην πιστοσύνης. Ἐκδόσιν τῶν ἐτῶν 1952 καὶ 1963 καὶ τῶν ἐτῶν ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς διεθνὸς Συμβάσεως περὶ Ἀσφάλειας τῆς Ἀνθρώπινης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1974, διὰ τὴν περικτασθῶν τὴν ὁποίαν δὲ ἀντιγράφεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Υπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀπάλλαγῆς
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

(Έκδοση Πρώτης)

Έκδοθέν συμφώνως προς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σήμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Όλιγὴ χωρητικότης

Ἡ Κυβέρνησις (Όνομα Κυβερνήσεως)

Ὁ ὑπογεγραμμένος (Όνομα)

πιστοποιεῖ:

πιστοποιεῖ:

Ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον, ἐξαιρεῖται κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρεχόμενου δικαιώματος ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κεφαλαίου τῶν Κανονισμῶν τῶν προσηρτημένων ἐπὶ τὴν ἀνωτέρω ἀναφερομένην Σύμβασιν, τῶν ἀπαιτηθέντων τῶν διὰ τὰ ταξίδια ἀπὸ τῆς Συμβάσεως μέχρι

Ἀναγράφεται ἐντάθηναι τοὺς δροῦς, ἐάν ὑπάρχουν, ὑπὸ τοὺς ὁποιουσὺς χορηγεῖται τὸ πιστοποιητικὸν ἀπάλλαγῆς.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι

Ἐξεδόθη ἐν

τῇ

19..

Ἐκτεταὶ ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ Ἀρχῆς.

(Σφραγίς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον, προστίθεται ἡ ἀκόλουθος παράγραφος:
 Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλοῖ ὅτι εἶμαι δέοντες ἐξουσιοδοτημένους ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὥσως ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Υπογραφή)

Ἀναγράφεται ἐντάθηναι τὰ Κεφάλαια καὶ τοὺς Κανονισμοὺς μετὰ τῶν σχετικῶν παραγράφων.

ρέσας, Ικανά νά φέρουν άτομα,
 πλευστικά συσκευαί ικανα νά ύποβαστάζουν άτομα,
 κυκλικά σωσίβια,
 σωσίβιοι ζώναι.

Ν. Ὅτι αἱ σωσίβιοι λέμβοι καὶ αἱ σωσίβιοι σχεδία εἶναι ἐφωδιασμένα ἐκ συμφωνίας πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VI. Ὅτι τό πλεῖον εἶναι ἐφοδιασμένοι διὰ μιᾶς ὀρμιδοβόλου συσκευῆς καὶ διὰ φορητῆς συσκευῆς ἀεργαίου διὰ πλωτὸν σωσίβιον μέσον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

VII. - Ότι τό πλοῖον πληροῦ τάς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν δσον ἀφορᾷ τὰς ρυθι-
τηλεγραφικὰς ἐγκαταστάσεις, ἤτοι:

Απεικόνιση κατά τους Καναδικούς	Διατελέμην έν τῇ κρίσει
· Όποι ἀποστείλεται ἀπομακρυνό- νται, ἀπομακρυνόταν
· Εάν ἡ ἀπειλή αὐτόματος ἔκρηξη σήματος κινδύνου
· Εάν ἡ ἀπειλή κυρία ἔγκληση ἀπειλῆς
· Εάν ἡ ἀπειλή ἐκδόση ἔγκληση ἀπειλῆς
· Εάν δὲ κύριος καὶ δὲ ἐκδόση, πομπὴ εἰς τὴν ἀπελευθέρω- ση ἀπομακρυνόταν ἢ ἀπομακρύνοντο
· Εάν ἡ ἀπειλή παθολογικὴ ἀπομακρύνοντο
· Εάν ἡ ἀπειλή παθολογικὴ ἀπομακρύνοντο σὺν τῇ ἀπομακρύνοντι
· Εάν ἡ ἀπειλή radar
· Αἰσθητὴς, αἰσθητὴς διὰ τοὺς ἀπομακρυνόμενους

VIII. Ὅτι ἡ λειτουργία τῶν ραδιοηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς σωσιβίου-
λεμβούς μετακινήτορας καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀυρμᾶτου διὰ πλωτῶν αὐτο-
βίων μέσων, εἰν ὑπάρχῃ αὕτη, ἀναποκρίνεται εἰς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

IX. "Ότι τό πλείον συμμορφούται πρός τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν δσον ἀφορᾷ τὰς συσκευάς ἐλέγχου καί σβέσεως πυρκαϊᾶς, ταῦτα, ἡρθολογικῇ συσκευῇ καί γυροσκοπικῇ πιζίδᾳ καί ὅτι εἶναι ἐμφωδιασμένον διά πλοικῶν φανῶν καί σχηματῶν, κλιμακῶς πλοηροῦ καί μέσων ἐκπομπῆς ἡλεκτρικῶν σημάτων καί σημάτων κινδύνου, σφωμενός πρός τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν καὶ τοὺς ἐν Ἰσχυρῇ Διεθνείᾳ Κανονισμοῖς Ἀποφύγῃς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

Χ. Ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφῶται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, δοσι
θεωροῦνται ἐπὶ τούτου.

Τό παρόν πιστοποιητικόν ἐκδίδεται κατ'ἐξουσιοδότησιν τῆς
σεως Ἰσχυροῦ μέχρι

19..

Ἔσται ἡ σφραγὶς ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διὰ τὴν ἐκδόσιν τοῦ πιστοποιη-
ματός. Αἰ. 17.

(Sindd)

Ἐάν τό πιστοποιητικόν εἶναι ὁπισθε/ροημένον προστίθεται ἡ ἀνάλογος παράγραφος:

1. ποταμός της γαλιλαίας, ο οποίος ονομάζεται επίσης ρηθαισις.

Ύψος **Πιστοποίησης** : Ασφαλείας διά Πυρηνικήτητα Έπιβατηγά Πλοία
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(Έκδοση Τίτλος)
(Κρίση)

Ἐκδοθέν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ. 1974

Όνομα ατόμου	Διεθνής διακρίτη σημα	Λήψη ψηφογράφου	*Ολική ψηφογράφηση	Αετιολογία ταξίτου, έν ύπαρξιν υπό τους 6- ρους τοῦ Κανονισμοῦ 277/98 ἢ ἄλλης (βλέπε κε- ταῖς σημειώσεις)	*Ἡμερομηνία κατά τὴν ὅσας βιομετρικ- θῆ ἡ ἑστὴς (βλέπε κε- ταῖς σημειώσεις)

Η Κυβέρνηση (Ομοια Κυβερνήσεις)

Ο. Ο υιογενεσταμένος (-Όνομα)

1. "Ότι τó άνωτέρω άναφερόμενον πλοίον έχει δρόντως έκθωρηγητή συμπώνως κατά τας διατάξεις της άνωτέρω άναφερομένης Συμβάσεως.

III. Ότι το πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι κυρηκτικόν, πληροῖ διὰς ἀπαιτήσεως τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν "Εκθεσιν" Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθεῖσαν διὰ τὸ πλοῖον.

III. - Οτι η επιθεώρησης απέδειξε, ότι τό πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν τῶν κοσμητομένων εἰς τήν ρηθείσαν Σύμβουιν δσον ἀφορᾷ:

(1) τὸ κατασκευάσιμα τοῦ σκάφους, τοὺς κυρίους καὶ βοηθητικούς λέβητας καὶ λοιπὰ σκευὴ πλέσεως καὶ τὰς μηχανάς.

(2) τὰς διατάξεις καὶ λεπτομερείας τῆς στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως,

(3) τὰς ἀκολούθους ἐμφόρτους ἰσάτους στεγανῆς ὑποδιαίρεσεως:

<p>"Εμπορία τσιγάρων στυπηνής διαδομολογίας τεθορβολοειδούς και σημαίνοντος επί της κατασκευής από το μέσον του αλκοού (Κανονισμός II το Κοινοτικό II-1)</p>	<p>Υψος βελών</p>	<p>"Εξασφάλιση όλων των τσιγάρων περιλαμβανόντων τους ετήσιους, συνημμένους με χρηματοσημάτων εναλλακτικούς είτε δι' επιβάρυνση είτε δια φοροπία</p>
<p>C.1 C.2 C.3</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>

IV. "Οι τάσσεις μέσα εκαρκούν διά συνολικόν αριθμόν ατόμων κατ' ένωσ-
τατον δριον, ήτοι:

... σωστίους λέμβους μετά τι-
νητος) Ικαναί νά φέρουν ασιβίους λέμβους (επιλαμβα-
σμένη διά ραδιοηλεκτρικής έγκαταστάσεως) καί προβάλλους (επιλαμβα-
νόμεναι εἰς τόν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικόν ἀριθμόν ασιβίων λέμ-
βων) καί τόν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον κινητήρα ἐκωδισμέναι διά προ-
βλῶς μόνον (έκτιση) συμπεριλαμβανόμεναι εἰς τόν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον
συνολικόν ἀριθμόν ασιβίων λέμβων). ἀπαιτοῦσαι πτωχικόν
ἀνώγειν ασιβίων λέμβων.

..... σωσθίαι σχεδία διὰ τὰς; ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθαρίσεως, ἵκαναὶ νὰ φέρουν ἄτομα, καὶ

..... σωσιβιοι σχεδισαι διά τας, οποιας δέν διαποιονται, έγκεκκριμένα μέσα καθαί-

..... κυκλικά σωσίβια,

..... σωσίβιοι ζώναι.

V. "Ότι οι σωσίβιοι λέμβοι και οι σχεδία είναι εφωδιασμένα διά των εφοδίων των καθοριζομένων εις τους Κανονισμούς τους προσηρτημένους εις την Σύμβασιν.

VI. "Ότι το πλοίο είναι εφωδιασμένον διά μιας όρμηδοβόλου συσκευής και φορητής συσκευής άσυρμάτου διά πλωτόν σωστικόν μέσον συμφώνως προς τας διατάξεις των Κανονισμών.

VII. "Ότι το πλοίο πληροί τας απαιτήσεις των Κανονισμών όσον άφορᾷ τας ραδιοηλεκτρονικές εγκαταστάσεις, ήτοι:

	Απαιτούμενα κατά τους Κανονισμούς	Διατελούμενα εν τῷ πλοίῳ
Όρει άεροσκάφος άσυρματιστόν
Άριθμός άσυρματιστῶν
Εάν υπάρχει αέτομος δέκτης σήματος κινδύνου
Εάν υπάρχει κυρία εγκατάσταση
Εάν υπάρχει έκδότης εγκατάστασις
Εάν ο κύριος και ο έκδότης κοινῶς εἶναι ηλεκτρικῶς ἐκχωρισμένοι ἢ συνδεδεμένοι
Εάν υπάρχει ραδιογινόμετρον
Εάν υπάρχει ραδιοεναποστικτὴ συσκευή καὶ τῆς ραδιοηλεκτρονικῆς συχνότητος κινδύνου
Εάν υπάρχει radar

VIII. "Ότι ἡ λειτουργία των ραδιοηλεκτρονικῶν εγκαταστάσεων διά τας σωσίβιους λέμβους μετά κινητήρος καὶ (ἢ) τῆς φορητῆς συσκευῆς άσυρμάτου, διά πλωτόν σωσίβιον μέσον, εἴν ὑπόρχη αὐτή, ἀνταποκρίνεται εἰς τας διατάξεις των Κανονισμῶν.

IX. "Ότι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ρηθείσης Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰς συσκευὰς σβέσεως πυρκαϊᾶς, radar, ἠχοβόλοισκιν συσκευήν καὶ γυροσκοπικὴν πυξίδα καὶ εἶναι εφωδιασμένον διά πλωτῶν φανῶν καὶ σχημάτων, κλίμακος καὶ σημάτων κινδύνου συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις των Κανονισμῶν καθὼς καὶ τοὺς ἐν ἰσχύϊ διεθνεῖς Κανονισμοὺς. Άποφύγῃς Συγκρούσεων ἐν Θαλάσσῃ.

X. "Ότι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς ὅλας τὰς ἄλλας διατάξεις των Κανονισμῶν, ὅσοι ἐφαρμόζονται ἐπὶ τούτου.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Κυβερνήσεως. Ἰσχύει μέχρι

Ἐξεδόθη ἐν

19..

Ἐπεται ἡ σφραγὶς ἢ ἡ ὑπογραφή τῆς ἐξουσιοδοτημένης διά τὴν ἐκδοσιν τοῦ πιστοποιητιχοῦ Ἀρχῆς. (Σφραγὶς)

Ἐάν τὸ πιστοποιητικὸν εἶναι ὑπογεγραμμένον προστίθεται ἡ ἀκλόουθος παράγραφος:

"Ο ὑπογεγραμμένος δηλᾷ ὅτι εἰμαι δεόντως ἐξουσιοδοτημένος ὑπὸ τῆς ἀνωτέρω Κυβερνήσεως ὥπως ἐκδόσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Δι' αὐτῆς νᾶ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὅποῖον ἐποθετήθη ἡ τράπεζα ἐξαιρέσει τὸ ἔτος 1965 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν των ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Κυβερνήσεως ὥπως ἐδώσω τὸ παρὸν πιστοποιητικόν.

(Ἵ Ὑπογραφή)

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Θὰ ἀρετῇ νᾶ ἀναγράφεται τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὅποῖον ἐποθετήθη ἡ τράπεζα ἢ εἰς τὸ πλοῖον ἐπὶ σκετο εἰς παρεμφερὲς στάθιον κατασκευῆς ἐξαιρέσει τοῦ ἔτους 1965 καὶ τοῦ ἔτους ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ 1974, διὰ τὴν περίπτωσιν των ὁποίων θὰ ἀναφέρεται ἡ πραγματικὴ ἡμερομηνία.

Εἰς τὴν περίπτωσην πλοίου τὸ ὁποῖον ὑφίσταται μετατροπὴν, ἢς προβλέπεται εἰς τὸν Κανονισμὸν II(β) τοῦ Κεφαλαίου II-1 ἢ τοῦ Κανονισμοῦ II(α) τοῦ Κεφαλαίου II-2 τῆς Συμβάσεως, θὰ ἀναφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐνάρξεως των ἐργασιῶν τῆς μετατροπῆς.

Ἵ Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Πυρηνικῆς Φορτίου Πλοίου
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
(Κράτος)

Ἵ Ἐκδόθῃ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1974

Όνομα πλοίου	Διεθνὴς Διακριτικὸν	Λιμὴν	Όλικὴ Ὑπολογιστικὴ χωρητικότης	ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν ἐποθετήθη ἡ τράπεζα (ἢ ἄλλο καταπύρξιον σημεῖον)

Ἵ Ἡ Κυβέρνησις (Ἵ Ὀνομα Κυβερνήσεως)

Ἵ Ὁ ὀιογεγραμμένος (Ἵ Ὀνομα)

I. "Ότι τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον πλοῖον ἔχει δεόντως ἐπιθεωρηθῇ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης Συμβάσεως.

II. "Ότι τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον εἶναι πυρηνικόν, πληροῖ ὅλας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου VIII τῆς Συμβάσεως καὶ συμμορφοῦται πρὸς τὴν Ἵ Ἐκθεσιν Ἀσφαλείας τὴν ἐγκριθένσαν διά τὸ πλοῖον.

III. "Ότι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τὰς καθοριζόμενας εἰς τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὸ σκάφος, τὰς μηχανὰς καὶ τὸν ἔξαρτισμὸν καὶ πληροῖ τὰς σχετικὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κεφαλαίου II-1 καὶ Κεφαλαίου II-2.

IV. "Ότι τὰ σωστικά μέσα ἐπαρκοῦν διά συνολικὸν ἀριθμὸν ἀτόμων κατ' ἀνά τατον ὅριον, ήτοι:

..... σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν (καταὶ νᾶ φέρουν άτομα,

..... σωσίβιοι λέμβοι εἰς τὴν δεξιάν πλευράν (καταὶ νᾶ φέρουν άτομα,

..... σωσίβιοι λέμβοι μετὰ κινητήρος (συμπεριλαμβανόμενα, εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀναφερόμενον συνολικὸν ἀριθμὸν) συμπεριλαμβανόμενα σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος εφωδιασμένους διά ραδιοηλεκτρονικῆς εγκαταστάσεως καὶ προβολέως, καὶ σωσίβιους λέμβους μετὰ κινητήρος εφωδιασμένους διά προβολέως μόνον.

..... σωσίβιοι σχεδία διά τὰς ὁποίας ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθιρέσεως, (καταὶ νᾶ φέρουν άτομα, καὶ

..... σωσίβιοι σχεδία διά τὰς ὁποίας δέν ἀπαιτοῦνται ἐγκεκριμένα μέσα καθιρέσεως, (καταὶ νᾶ φέρουν άτομα,

*Άρθρον 2.

*Όρισμός.

‘Ο άναφερόμενος εις τὰ έπόμενα άρθρα του παρόντος Νόμου όρος «Σύμβασις» περιλαμβάνει τήν, κατά τὸ άρθρον 1 του παρόντος Νόμου, κυρουμένην Σύμβασιν καί τὰ συνημμένα εις αὐτήν Παράρτημα Κανονισμῶν καί Προσάρτημα.

*Άρθρον 3.

*Απαγόρευσις απόπλου.

‘Απαγορεύεται, από τῆς ισχύος τῆς Συμβάσεως, ὁ απόπλος τῶν, εις τὰς διατάξεις αὐτῆς ὑπαγομένων, ὑπὸ ‘Ελληνικήν ἢ ξένας σημαίας πλοίων, Χωρῶν μετεχουσῶν ἢ μὴ τῆς Συμβάσεως, ἐφ’ ὅσον δὲν πληροῦν τοὺς δι’ αὐτῆς ὀριζομένους όρους.

*Άρθρον 4.

*Αρμόδια Ἀρχαί ἐφαρμογῆς.

‘Αρμόδια Ἀρχαί διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καί τῆς Συμβάσεως τὴν βεβαίωσιν τῶν παραβάσεων καί τὴν ἐπιβολὴν κυρώσεων εἶναι εἰς μὲν τὴν ἡμεδαπὴν ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π) καί αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαί, εἰς δὲ τὴν ἀλλοδαπὴν οἱ παρὰ Προξένους τοποθετημένοι Ἀξιωματικοὶ ΛΣ, οἱ ἀσκούντες διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καί ἐλλείψει αὐτῶν αἱ Ἑλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαί.

*Άρθρον 5.

Παραβάσεις.

1. Οἱ παραβάται τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Νόμου καί τῶν εἰς ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐκδιδομένων Προεδρικῶν Διαταγμάτων τιμωροῦνται, ἀνεξαρτήτως πάσης ἄλλης ἀπορροούσης ἐξ ἐτέρας διατάξεως ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς εὐθύνης, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ άρθρου 45 τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ Ν.Δ. 187/1973 Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

2. Ἡ, κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις, διαδικασία ἀσκήσεως καί ἐκδικάσεως προσφυγῶν ἐφαρμόζεται καί ἐν προκειμένῳ.

*Άρθρον 6.

*Ἐξαιρέσεις καί ἀπαλλαγαί.

Αἱ ἐπιτρεπόμεναι, ὑπὸ τῆς Συμβάσεως, ἐξαιρέσεις καί ἀπαλλαγαί, χορηγοῦνται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π.

*Άρθρον 7.

*Ισοδύναμοι ρυθμίσεις.

Δι’ Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων δημοσιευομένων εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ἐπιτρέπεται ὅπως ἐγκρίνεται ἰσοδύναμοι ρυθμίσεις περὶ τῶν ὁποίων ὁ Κανονισμὸς 5 (α) τοῦ Μέρους Α’ τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς Συμβάσεως.

*Άρθρον 8.

Κείμενα.

Ἐν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξὺ τοῦ Ἀγγλικοῦ καί Ἑλληνικοῦ κειμένου τῆς Συμβάσεως κατισχύει τὸ Ἀγγλικόν.

*Άρθρον 9.

*Ἐπίπεδα ἀσφαλείας.

1. Ἐπιτρέπεται ὅπως, διὰ Π. Διαταγμάτων, κυροῦνται Κανονισμοὶ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διὰ τοῦ παρόντος Νόμου κυρουμένων κειμένων.

Οἱ Κανονισμοὶ οὗτοι ἀρχικῶς ἐγκρίνονται δι’ Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων δημοσιευομένων διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, μετὰ δὲ τὴν ἀπόδοσιν ἔτους ἀπὸ τῆς ἰσχύος των κυροῦνται ὑποχρεωτικῶς, μετὰ ἢ ἄνευ τροποποιήσεων, κατὰ τὰ εἰς τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ὀριζόμενα.

2. Κατὰ τὴν ἐκδοσιν τῶν ἐν παραγράφῳ 1 τοῦ παρόντος άρθρου Κανονισμῶν ἐφαρμόζονται καί αἱ διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου Δ’ (ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ) τοῦ Ν.Δ. 187/1973 «περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

*Άρθρον 10.

Αὐξήσις ὀργανικῶν θέσεων Ἀξιωματικῶν Λιμενικοῦ Σώματος (ΛΣ)

1. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, αἱ ὀργανικαὶ θέσεις τῶν Ἀξιωματικῶν ΛΣ αὐξάνονται ὡς ἀκολουθῶς :

α) Τῶν ἐκ τῆς Σχολῆς Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικῶν, προερχομένων Ἀξιωματικῶν κατὰ δώδεκα (12) ἐξ ὧν : μία (1) Ἀρχιπλοίαρχου, τέσσαρες (4) Πλοίαρχων, τρεῖς (3) Ἀντιπλοίαρχων καί τέσσαρες (4) Πλωταρχῶν.

β) Τῶν δι’ ἀπευθείας κατατάξεως Ἀξιωματικῶν ΛΣ κατ’ ἐφαρμογὴν τῶν άρθρων 5 καί 7 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 1320/72 «περὶ καθορισμοῦ εἰδικότητων τῶν στελεχῶν τοῦ Λ.Σ., αὐξήσεως τῶν ὀργανικῶν θέσεων καί κατανομῆς καί πληρώσεως τούτων» κατὰ ὁκτώ (8), ἐξ ὧν : τρεῖς (3) Ἀντιπλοίαρχων Τεχνικῶν, τέσσαρες (4) Πλωταρχῶν Τεχνικῶν καί μία (1) Ὑποπλοίαρχου Ἱατροῦ.

2. Ἡ πληρῶσις τῶν διὰ τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος άρθρου ἰδρυομένων θέσεων Ἀξιωματικῶν ΛΣ κλιμακοῦται ἐντὸς πενταετίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος νόμου, μὴ ἐπιτρεπομένης τῆς πληρώσεως πλεόν τοῦ ἐνὸς πέμπτου τούτων καθ’ ἕκαστον τῶν ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους πέντε ἐτῶν.

3. Εἰς τὴν Ε.Ε.Π. τοποθετεῖται ὡς Διευθυντῆς Ἀρχιπλοίαρχος ΛΣ.

*Άρθρον 11.

*Απόσπασις Ἀξιωματικῶν ΛΣ εἰς Διεθνεῖς Ὁργανισμούς.

1. Ἐπιτρέπεται ὅπως διὰ Ὑπουργικῶν ἀποφάσεων ἀποσπῶνται Ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς Διεθνεῖς Ὁργανισμοὺς ἀπασχολουμένους μὲ θέματα ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας ἢ ἐν γένει θέματα ἀρμοδιότητος ΥἼΕΝ, εἰς οὓς μετέχει καί ἡ Ἑλλάς, μετ’ ἀπόφασιν τοῦ ἀρμοδίου Συμβουλίου μεταθέσεων-τοποθετήσεων. Εἰς τοὺς οὕτως ἀποσπώμενους δὲν καταβάλλονται αἱ τακτικαὶ τῶν ἀποδοχῶν ἐφ’ ὅσον λαμβάνουν ἀποδοχὰς παρὰ τῶν Διεθνῶν Ὁργανισμῶν εἰς τοὺς ὁποίους ἀποσπῶνται ἀνωτέρας τῶν τακτικῶν τῶν ἀποδοχῶν.

2. Ὁ παρὰ τοῖς ἀνω Ὁργανισμοῖς ἐν ἀποσπάσει διανύμενος χρόνος ὑπηρεσίας τῶν ἐν λόγῳ Ἀξιωματικῶν λογίζεται διὰ πᾶσαν περίπτωσιν ὡς χρόνος πραγματικῆς ἀσκήσεως καθηκόντων καί ὡς χρόνος διοικήσεως εἰς τὸν δν φέρουν βαθμὸν καί προσμετρεῖται διὰ τὴν συμπλήρωσιν εἰδικῶν τυπικῶν προσόντων κρίσεως καί προαγωγῆς.

3. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος άρθρου ἐφαρμόζονται καί ἐπὶ Ἀξιωματικῶν ἀποσπασθέντων ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1979.

*Άρθρον 12.

*Ἐκδοσις Διαταγμάτων.

1. Τροποποιήσεις καί συμπληρώσεις τῶν άρθρων τῆς Συμβάσεως καί τοῦ Κεφαλαίου 1 τοῦ Παράρτηματος αὐτῆς θὰ γίνωνται διὰ Νόμου.

2. Τροποποιήσεις καί συμπληρώσεις ἀφορῶσαι εἰς τοὺς Κανονισμοὺς τοῦ Παράρτηματος, ἐκτὸς τοῦ Κεφαλαίου 1 αὐτοῦ, δύναται νὰ γίνωνται ἀποδεκταὶ διὰ Προεδρικῶν Διαταγμάτων, ἐκδιδομένων προτάσει τῶν Ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν καί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

3. Δι’ ὁμοίων κατὰ τὰ ἐν παρ. 2 Π. Δ/των δύναται νὰ ρυθμίζεται πᾶσα ἀναγκασία λεπτομέρεια διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου καί τῆς κυρουμένης Συμβάσεως καί νὰ ἀναστέλεται ἢ ἐφαρμογὴ τῆς Συμβάσεως εἰς περίπτωσιν πολέμου.

*Άρθρον 13.

*Αρμοδιότης ἐκδόσεως ἐκτελεστικῶν Διαταγμάτων.

Ἀρμόδιος διὰ τὴν πρότασιν ἢ ἐκδοσιν τῶν ὑπὸ τοῦ παρόντος νόμου προβλεπομένων Π. Διαταγμάτων, Κανονισμῶν καί Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων εἶναι ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς ὀρίζεται.

Άρθρον 14.

Οι εξ' Ανθυπασιςτων Πλωτάρχαι Λ.Σ. μετά την συμπλήρωσιν τριακονταπενταετούς (35) συνταξιίμου εις τὸ Λ.Σ. ὑπηρεσίας, προάγονται εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ἀντιπλοιάρχου καὶ ἀποστρατεύονται.

Μεταβατικαὶ Διατάξεις.

Άρθρον 15.

Ὑποπλοῖαρχοι ΛΣ (ΕΥ) συμπληρώσαντες ἢ συμπληροῦντες μέχρι 31.12.1980 τριακονταπενταετὴ (35) συνταξιίμον ὑπηρεσίαν, ἐξ ἧς τριακονταδιετὴ (32) συνολικὴν πραγματικὴν ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματι καὶ δύο ἔτη εἰς τὸν βαθμὸν, προάγονται τῇ αἰτήσῃ των εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Πλωτάρχου ΛΣ (ΕΥ) τιθέμενοι ἐκτὸς ὀργανικῶν θέσεων καὶ μετὰ πάροδον 30 ἡμερῶν ἀποστρατεύονται αὐτεπαγγέλτως.

Άρθρον 16.

Ἡ διάταξις τοῦ άρθρου 15 τοῦ Νόμου 672/1977 ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ άρθρου 26 τοῦ Νόμου 773/1978 «περὶ προσόντων Ὑπαξιωματικῶν Λιμενικοῦ Σώματος (ΛΣ) συγκροτήσεως καὶ λειτουργίας Συμβουλίων Κρίσεως αὐτῶν καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων» ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

1. Διὰ τὰ ἔτη 1980, 1981 καὶ 1982 Ἀνθυποπλοῖαρχοι Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν συμπληροῦντες τριακονταδιετὴ (32) συνολικὴν πραγματικὴν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν, ἐξ ἧς τετραετὴ (4) τοιαύτην εἰς τοὺς βαθμοὺς τοῦ Ἀνθυποπλοιάρχου καὶ Σημαιοφόρου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ κρινόμενοι προαχτέοι ὑπὸ τῶν εἰκείων Συμβουλίων, προάγονται εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ὑποπλοιάρχου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν τιθέμενοι ἐκτὸς ὀργανικῶν θέσεων.

2. Οἱ τυχὸν παραλειφθέντες προαγόμενοι ἐπαναχτοῦ τὴν ἀρχαιότητά των τιθέμενοι εἰς τὸ δεξιὸν τῶν κατὰ τ' ἀνωτέρω προαχθησομένων.

Άρθρον 17.

Ἀνθυπασπιστὰι Λιμενικοῦ Σώματος συμπληρώσαντες ἢ συμπληροῦντες μέχρι 31.12.1980 ὑπὲρ εἰκοσιδιετὴ (22) συνολικὴν πραγματικὴν ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματι ὑπηρεσίαν, ἐκ τῆς ὁποίας ὀκταετὴ (8) τοιαύτην εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ἀνθυπασπιστοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀποφοιτήσαντες εὐδοκίμως ἐκ

τῆς Σχολῆς Ἑπαγγελματικῆς Μετεκπαίδευσεως Ἀνθυπασπιστῶν Λιμενικοῦ Σώματος καὶ κρινόμενοι προαχτέοι ὑπὸ τῶν εἰκείων Συμβουλίων, προάγονται ὡς ὑπεράριθμοι εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Σημαιοφόρου Λιμενικοῦ Σώματος Εἰδικῶν Ὑπηρεσιῶν ἄνευ διαταρᾶξεως τῆς ὑφισταμένης σειρᾶς ἀρχαιότητος.

Άρθρον 18.

Καταργούμεναι Διατάξεις.

1. Ἀπὸ τῆς Ἑνάρξεως ἰσχύος τῆς Συμβάσεως καταργεῖται τὸ Ν.Δ. 4258/1962 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίῳ Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ (1960) καὶ περὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ἀφορῶσάν εἰς τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν».

2. Διατάγματα καὶ Κανονισμοὶ ἐκδοθέντα κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ Ν.Δ. 4258/1962 παραμένουν ἐν ἰσχύϊ μέχρι ἀντικαταστάσεώς των, πλὴν τῶν διατάξεων αὐτῶν αἱ ὁποῖαι ἀντιτίθενται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου καὶ τῆς Συμβάσεως.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος νόμου ἀρχεταὶ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ἡμῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 24 Ἀπριλίου 1980

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΑΛΛΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΘ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ἐδωρῆθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 24 Ἀπριλίου 1980

• ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ